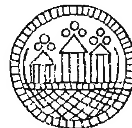
VÄGEN TILL PALTESKIU-BORG



Rune Edberg



Meddelanden och Rapporter från Sigtuna Museer • nr 5
Sigtuna 2001

Meddelanden och Rapporter från Sigtuna Museer

Nr 1: Vikingavägar i öster. Red. Rune Edberg. Med artiklar av
Rune Edberg,
Mats G Larsson och E A Schmidt. (1996)

Nr 2: Kvarteret Trädgårdsmästaren 6 i Sigtuna.
Arkeologisk undersökning 1990. Av Björn Petterson. (1996)

Nr 3: Vikingars guld ur Mälarens djup. Tio artiklar med anledning
av en utställning.
Red. Sten Tesch och Rune Edberg. (1996)

Nr 4. "Sigtunaporten" i Novgorod. Tre ryska forskare om några problem i
svensk-rysk historia. Red. Ingegerd Nordlander. (1997)

Nr 5: Vägen till Palteskiuborg. Av Rune Edberg. (2001)

Rune Edberg: Vägen till Palteskiuborg
Meddelanden och Rapporter från Sigtuna Museer • nr 5
Sigtuna 2001

ISSN 1401-4645
ISBN 91-973069-9-1

Sigtuna Museer, Box 13, S-193 30 Sigtuna, Sverige
Tel 08/597 838 70. E-post: sim@nordm.se

Innehåll

"Rogvolod hade kommit från andra sidan havet och hade sitt maktområde i Polotsk..."

Povest vremennych let (Nestorskrönikan), år 980

Inledning

Inom vikingabåtsföreningen Aifur föddes 1999 en idé om att färdas med föreningens båt på floden Daugava (Zapadnaja Dvina) från mynningen nära Riga i Lettland upp till den punkt i norra Vitryssland, vid staden Surazj, där bifloden Kasplja rinner ut i Daugava.

I och med en sådan färd skulle nämligen en geografisk cirkel kunna slutas eftersom föreningen och båten redan 1996, under andra delen av "Expedition Holmgård", nådde sammanflödet Kasplja–Daugava från ett annat håll, nämligen från Novgorod. Den gången gick färden söderut, mot Svarta havet.[1]

Beslut fattades så småningom om att genomföra expeditionen längs Daugava, fast nedströms istället för uppströms. Från Riga skulle båten kunna seglas hem. Projektet döptes till Expedition Daugava 2001.

Ansvaret för den övergripande färdplaneringen och för kontakterna med forskare och myndigheter i Lettland och Vitryssland föll på författaren till denna skrift. För besättningsrekrytering, båtutrustning m m ansvarade andra föreningsmedlemmar.

Som förberedelse tog jag också fram uppgifter om vad som är känt om Daugava som färdled i äldre tider och om platser av särskilt intresse för en expedition av detta slag. Som speciellt lockande och intressant framstod den gamla furstestaden Polotsk i Vitryssland, med sin enligt de ryska krönikorna klara skandinaviska anknytning (platsen kallas Palteskia eller Palteskiuborg i fornnordiska källor). En hel del uppgifter om flodens naturgeografi, vattenföring och problematiska partier gick också att få fram. De kalkklippor, som expeditionen sedermera fick obehaglig närkontakt med i Vitryssland, fanns omnämnda i flera källor som "mycket farliga".

Jag gjorde också i oktober 2000 en kort rekognosceringsresa med bil längs Daugavas lettiska parti och gjorde en del observationer om flodens djup, strömhastighet osv. Vid detta tillfälle köpte jag också kartor över hela den planerade flodsträckan. Expeditionen förfogade således över mycket goda kartor över Vitryssland i skala 1:100 000 och över Lettland i skala 1:50 000.

De insamlade uppgifterna föredrogs skriftligt och muntligt för föreningen i god tid före expeditionens start. Jag har jag nu utvidgat och omarbetat denna rapport till kapitlet "I Rogvolods kölvatten" i denna skrift. Framställningen gör emellertid inga anspråk på djup, allsidighet eller fullständighet och det finns säkert många goda källor som jag inte utnyttjat.

En kortfattad redogörelse för Expedition Daugava 2001 läggs därefter fram. Expeditionen blev inte den framgång som det fanns anledning att hoppas på men gav ändå några för forskningen intressanta erfarenheter.

Kartan över expeditionens färdväg (sid. 33) är endast översiktlig och den läsare som vill följa med lite nogrannare i geografin rekommenderas att samtidigt med läsningen av denna skrift använda sin kartbok.

Varmt tack till Juris Urtans, Riga, för hjälp med litteratur och en lång rad praktiska frågor.

1 *En vikingafärd genom Ryssland och Ukraina.* (Red. R. Edberg). Sigtuna 1998

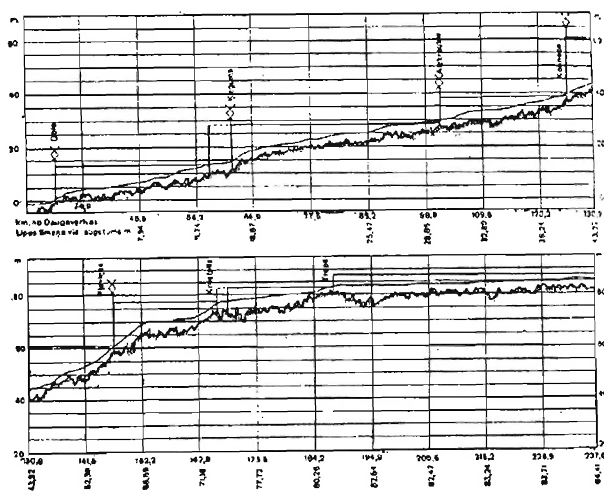
I Rogvolods kölvatten

Något om Daugava som förhistorisk och historisk färdled

Med Daugava från källorna till havet

Som många av Östersjöområdets städer ligger Riga, Lettlands huvudstad, vid en stor flod. Dess namn är på lettiska Daugava men den har också många andra namn. Ryssar kallat den för Dvina, eller till och med Zapadnaja (västra) Dvina, för det finns också en nordlig Dvina som mynnar i Ishavet. På vitryska heter floden Dzvina och på polska Dzwina. I fornnordiska källor kallas den Dúna. Tyskarna, som sedan medeltiden och ända in på 1900-talet haft stort inflytande i Baltikum, säger Düna och stavat Dyna är detta också det äldre svenska namnet som mycket väl fortfarande kan användas. Här skriver jag dock det lettiska namnet.

Daugava rinner upp på 220-metersnivå i Dvinetssjön i de nordvästryska Valdajkullarna. I samma område återfinns källorna till flera andra av Rysslands stora floder, däribland Volgas och Dnjeprs. Daugavas totala lopp mäter 1 020 kilometer. I den moderna politiska geografin ligger, grovt räknat, en tredjedel av floden i vardera Ryssland, Vitryssland och Lettland. Flodbäckenet omfattar ca 88 000 km² och utgörs till största delen av ett nederbördsrikt, flackt skogs- och träsklandskap, beläget 100 till 200 meter över havet.[1]



Geologisk profil över Daugavas nedre lopp.
Efter LKV

Vid den nuvarande rysk/vitryska gränsen är Daugavas nivå ca 140 meter över havet och vid den vitrysk/lettiska gränsen har den sjunkit till ca 100 meter. Flodens lutning är således störst i dess nedre lopp. Den genomsnittliga fallhöjden för hela floden är 22 cm/km, inom Vitryssland endast 12 cm/km. Den största fallhöjden, 51 cm/km, är mellan Jekabpils (171 km från myningen) och Jaunjelgava (104 km). Strömhastigheten inom Vitrysslands gränser anges till 10–14 km/h på våren och 3,5–5,5 km/h under lågvattenperioden.

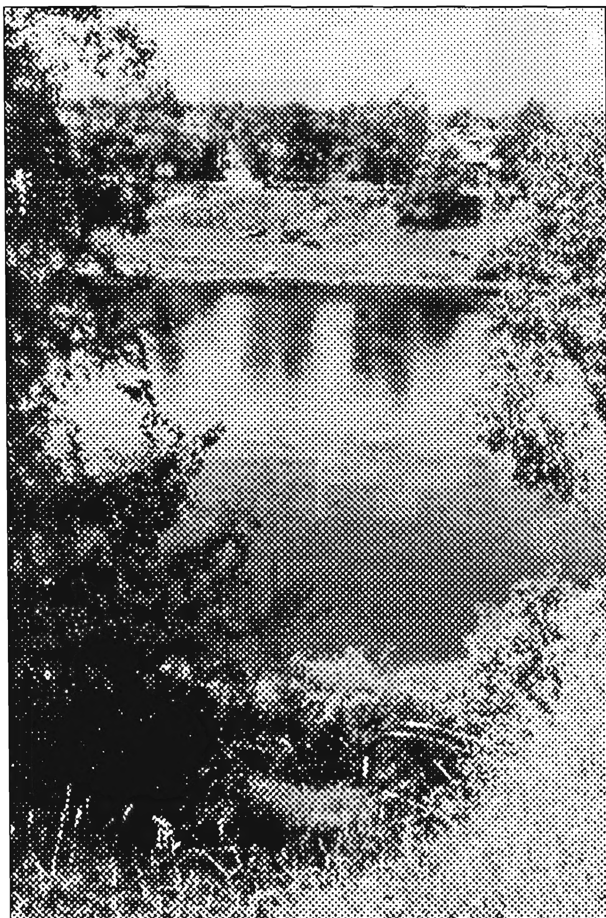
Daugava kännetecknas liksom många andra nord- och östeuropeiska floder av stor andel smältvatten – i höjd med Vitebsk har andelen på årsbasis uppmätts till 53 procent – och därmed sammanhängande, kraftigt markerade skillnader i vattenstånd. Vårfloden inleds i slutet av mars–början av april med en snabb höjning av vattenståndet. De högsta nivåerna, 6–8 meter över sommarvattenståndet, inträffar vanligen 9–12 april i flodens nedre lopp och en vecka senare i det översta. Vattennivån sjunker därefter långsamt och successivt, fram till i augusti.

I flodens nedre lopp, i Lettland, har under 1900-talet tre kraftverk byggts: uppifrån räknat

Plavinasverket (1965) med 40 meters, Kegumsverket (1939) med 15 meters och Rigaverket (1975) med 16,5 meters dammhöjd. Plavinasverkets vattenmagasin sträcker sig så långt som till Jekabpils vilket innebär att flodens naturliga lopp är helt förändrat på en sträcka på 171 km från havet.

I sitt översta lopp är flodens dalgång smal och djupt nedskuren. Nedanför bifloden Mezjas tillopp (760 km från Daugavas mynning) rinner floden sedan genom mäktiga avlagringar av sand och lera och stränderna är oftast låga. Ibland skär fåran blockiga moränlager och där har forsar bildats.

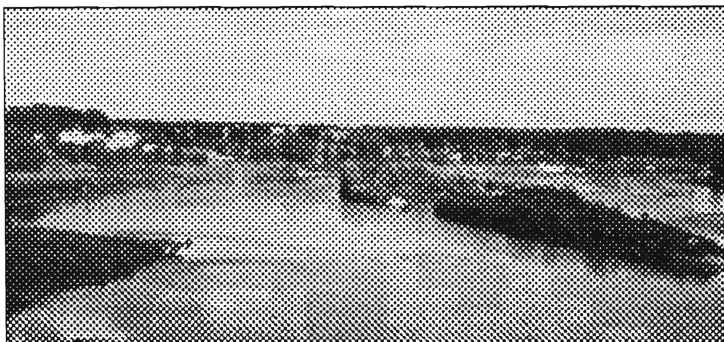
Ca 12 km före Vitebsk går så floden in i en berggrund bestående av kalksten (dolomiter) med inslag av blålera och antalet forsar tilltar. Klipptrösklar, som sträcker sig över flodens hela bredd, förekommer och beskrivs som mycket farliga för sjöfarten. Floden trängs också på vissa platser samtidigt ihop mellan klippstränder, 30 till 50 meter höga.


Daugava vid Velizj, Ryssland, 723 km från mynningen. Foto Rune Edberg

Liknande besvärliga klippartier fanns också i Lettland vid, uppifrån räknat, Plavinas, Koknese, Aizkraukle, Kegums, Ikskile, Doles och Rumbula. Dessa forsar är alla nu täckta av kraftverksdammar. Den nedersta forsen nämns för övrigt flera gånger i 1200-talskällan Henrik av Lettlands krönika. Där kallas den på latin Rombule, tyskarna sade die Rummel.[2,3] Rummelforsen och forsarna vid Doles erbjöd allvarliga hinder både för fredlig sjöfart och för sjömilitära företag uppför Daugava. Forsarna ses av många forskare som lokaliserande för järnåldersbygden på och vid Dolesön, fornborgen Daugmale (se nedan) och senare också för Riga.[4]

Efter kraftverksbyggena ligger de viktigaste kvarvarande forsarna på följande platser: i Vitryssland, nedanför Disnas mynning (426 km från Daugavas mynning) och vid Distinskije (419 km). I Lettland, vid Kraslava (326 km) och Krivets (281 km). Före kraftverkens tid beskrivs flodsträckan från Livani (195 km) till en ort 26 km från mynningen som präglad av sammanhängande forsar och som ofarbar under lågvattenperioden. Men också i det ännu av kraftverk orörda flodpartiet mellan Daugavpils och Jekabpils träffar man på enstaka forsar som bildats av kalkstenströsklar.[5]

Kraftverksutbyggnaderna är de mest storskaliga mänskliga ingreppen i Daugava men långtifrån de enda. Före järnvägens tid spelade i Tsarryssland floder och kanaler en utomordentligt stor roll för transporterna och Daugavas fåra rensades då upp och fördjupades. En rysk ingenjörsofficer har beskrivit hur han 1818 ledde en styrka som sprängde stenblock i floden vid Kraslava med hjälp av krutladdningar. I samband med detta demolerades en fornlämning, ett klippblock med slavisk inskription. Blocket kan ha varit en så kallad Borissten, av vilka sju är kända, ett slags motsvarighet till våra runstenar. De dateras till 1120-

T.v. på flodbanken högt över Daugava i Polotsk tronar ett granitblock med 1100-talsinskription, en s k Borissten. Blocket låg tidigare i flodfåran. T. h. Daugava vid Kraslava. Foto Rune Edberg

talet och tolkas som spår efter Polotskfurstendömets avsikter att expandera nedför Daugava. Andra sådana block har förstörts på liknande sätt. Ett som bevarats, det i särklass mest kända, är av röd granit och finns numera uppställt vid Sofiakatedralen i Polotsk. Ursprungligen låg det i flodbädden.[6]

Omfattande klippsprängnings- stenrensnings-, strandskonings- och muddringsarbeten till sjöfartens fromma har bedrivits i Daugava in i modern tid, i den vitryska delen av Daugava också efter andra världskriget.

Att passera de svåra forspartierna utan att skada skepp och last har i alla tider krävt stor yrkesskicklighet hos skeppare och besättningsmän, vilket framhålls i skriftliga källor. Lotsar har funnits på en del håll. Viss utprickling har funnits och erbjudit hjälp vid vägvalet. Flodens speciella karaktär har också medfört att flottar kommit att spela en stor roll och att båttyperna konstruerats med kraftiga, flata bottnar för att inte riskera att fastna och skadas på undervattenströsklarna (se vidare nedan).[7]

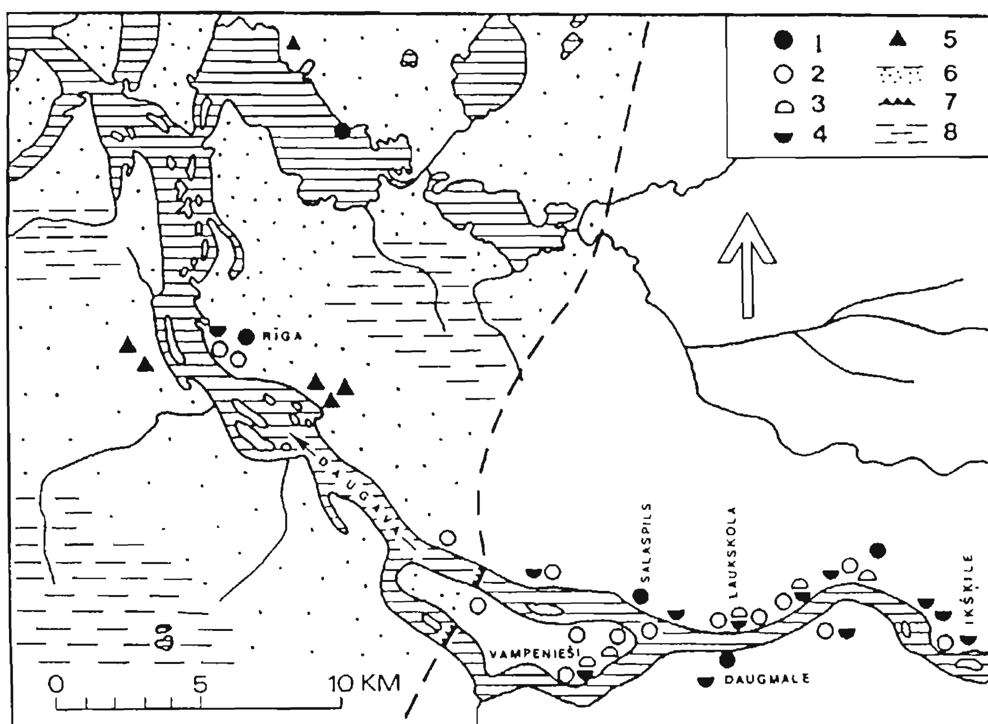
Daugava som historisk färdled

Flera källor understryker att Daugava, i förhållande till många andra östeuropeiska floder, har ett stort antal forsar – över hundra.[8] De enorma variationerna i vattenstånd, den relativt stora fallhöjden och de många klippiga forsarna innebar att Daugava alltid varit en problematisk flod att färdas längs och frakta gods på.

I en sovjetisk källa från 1975 betecknas sjöfartsförhållandena på Daugava, trots all energi som vid det laget i många år satsats på att förbättra farleden, som "svåra" men samtidigt konstateras där att floden "inte desto mindre används intensivt för transportändamål".[9]

Att floden i historisk tid tjänstgjort som transportbärare för tungt och skrymmande gods destinerat till Riga är väl dokumenterat. Det har i första hand varit frågan om timmer, tjära, andra skogsprodukter, byggnadsmaterial i allmänhet, spannmål samt hampa och andra spånadsväxter. Denna trafik fick inte dödsstöten förrän efter 1965, då Plavinaskraftverket, som byggdes utan slussar, tog i bruk. Detta är för övrigt ett av många fall där många letter är förbittrade på sovjettidens infrastrukturinvesteringar ("ryssarna spärrade Daugava för oss för att själva få billig elström", kan det heta).[10]

Ännu fram till denna tid förekom reguljär flodfart och flottning på Daugava från Toropas mynning, 808 km från Daugavas mynning. Verksamheten samordnades av hamnkontoret i Velizj (i Ryssland). På det 333 km långa avsnittet mellan Velizj och Verchnodvinsk (Vitryssland) var det angivna segeldjupet under säsong 60–70 cm. Vanligaste godset mellan Velizj och Vitebsk (Vitryssland) var timmer och mellan Vitebsk och Polotsk (Vitryssland) "minerala byggnadsmaterial", vilket förmodligen avser sten, sand, grus och liknande (på 1960-talet byggdes strax nedströms Polotsk dels den



Vid klippkanten (sågtandad markering) vid Dolesön låg forsar som hindrade sjöfarten. Symbolerna markerar lämningar från 900–1200-talet: Fornborgar (fylld ring), boplatser (ofylld ring), gravfält (halva ringar), platser för lösfynd (trianglar). Efter Caune 1992

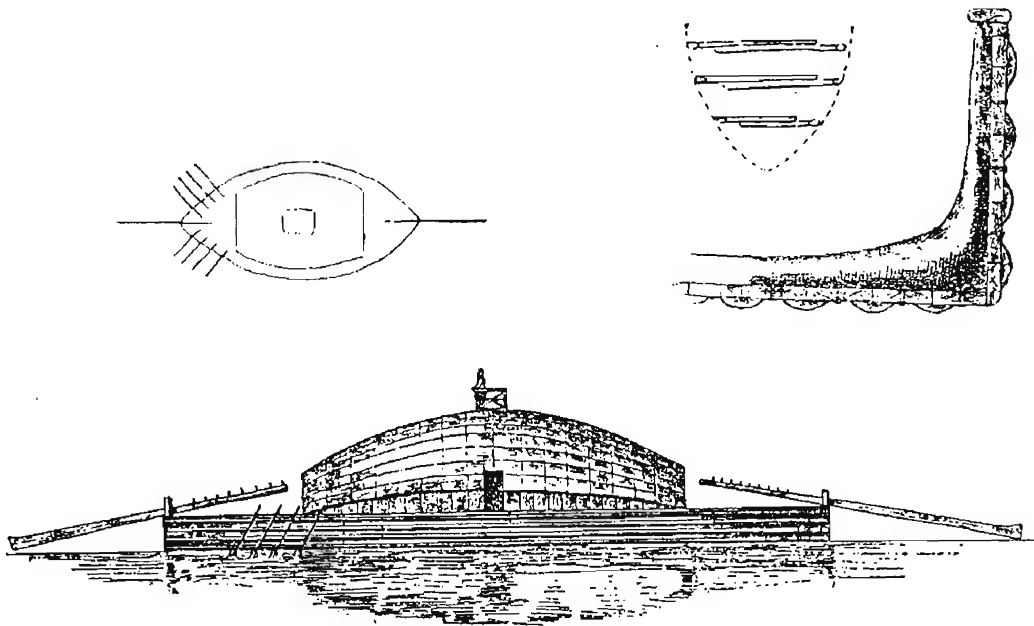
helt nya industri- och universitetsstaden Novopolotsk, dels stora petrokemiska och militärindustriella anläggningar). Också passagerartrafik förekom på avsnittet mellan Velizj och Polotsk. Mellan Verchnodvinsk och Muravka (Lettland) (285 km från mynningen), en sträcka på 105 km, fanns också förutsättningar för flodtrafik. Från Muravka till Livani (195 km från mynningen) – förbi Daugavpils – betecknades floden som farbar. Därefter var det i princip farbart på raden av sinsemellan isolerade kraftverksdammar.[11]

I Lettland fick de tunga flodtransporterna ett sista uppsving på 1980-talet i samband med de stora schaktningsarbetena för det då planerade, men hittills inte byggda, Daugavpilskraftverket.

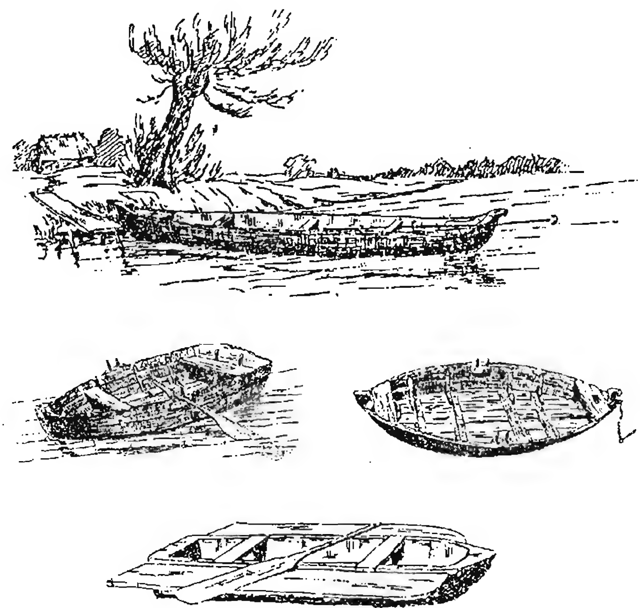
Vid 1800-talets slut ombesörjdes handelssjöfarten på Daugava med tre kategorier farkoster: flottar, strussar och vad som kan kallas "mindre fartyg".[12]

• Timmer för hus- skepps- och järnvägsbygge transporterades i buntar, vilka i sin tur surrades ihop till flottar. Dessa kopplades därefter i serier eller karavaner som fick driva med vårfloden. Ekipagen kunde styras med långa roder för- och akterut och stod under befäl av en styrman, kornik. Flottarna var i regel försedda med en enkel överbyggnad av grenar och vass som tillflykt för besättningen. Uppgifter talar om att besättningen på flottarna vid passagen av de farliga Jekabpilsforsarna alltid förstärktes från normala 3–4 hjälparbetare till 10–12 man, alla utrustade med långa stänger. Denna typ av buntflottning tillämpades för övrigt allmänt i tsarriket.

• De traditionella flodbåtarna var flatbottnade, kraftiga, halvdäckade, kallades "strussar" och byggdes som regel i Vitrysslands stapel-



Daugavastruss från sekelskiftet 1800/1900. Spanten tillverkades av träd som vuxit på torvmark där rötterna bildat en rät vinkel. Lasten, ofta säckad spannmål eller hampa, stuvades i ett stort berg och skyddstäcktes. Efter Bielenstein 1918



Urkolkade stockbåtar och flatbottnade plankbåtar användes vid sekelskriftet 1800/1900 för lokala transporter och fiske på lettiska inre vatten.
Efter Bielenstein 1918

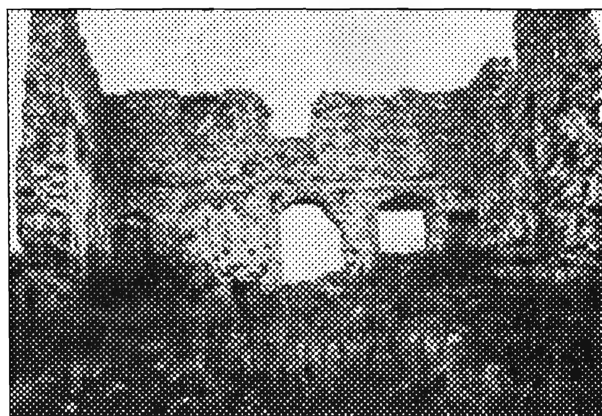
städer. De dymlades eller spikades ihop av tretumsplank på en stomme av naturvuxna spant, och var fullständigt flatbottnade, en förutsättning för att de skulle kunna glida över de farliga kalktrösklarna. Kalfatringen hölls på undersidan kvar med hjälp av påspikade runda kantbräder. Strussarna flöt med vårfloden, roddes och tågades allt efter vilket som var lämpligt. De hade styrroder både i fören och aktern. Vid framkomsten till Riga höggs de upp och såldes till brännved.

Strussarna kunde vara mycket stora: Bielenstein, som skriver strax efter sekelskiftet 1800/1900, omtalar 175 fot långa och 56 fot breda fartyg. Den struss som avbildas i hans arbete är dock ca 30 meter lång, om mannen på teckningen är skalenlig. (Beteckningen struss har för övrigt också använts om många slags ryska flytetyg, i allmänhet flatbottnade).

Besättningen på Daugavastrussarna bestod av skeppare, båtsman, 30–40 meniga och dessutom kvinnlig kökspersonal.

Den viktigaste varan som fraktades på strussarna var spannmål, som förpackad i säckar lagrades direkt på garneringen i ett stort berg så att båtarna fullastade kom att likna sköldpaddor. Djupgåendet kunde vara så mycket som fyra fot och godset omlastades som regel till småbåtar vid de nedersta Daugavaforsarna.

• "Mindre fartyg". Här fanns flera typer. En variant kallades plaschkos, var flatbottnad som alla båtar på Daugava men också riggad med mast och segel. På Bielensteins tid användes typen endast vid muddringsarbeten. Tidigare nyttjades den för last från Vitryssland till Riga och det förekom till och med att båtarna släpades eller varpades tillbaka mot strömmen, vilket beskrivs som ett tungt arbete för 20–25 man. "På senare tid" – säger denna källa – har man avstått från detta slit och hellre sålt båtarna i Riga.

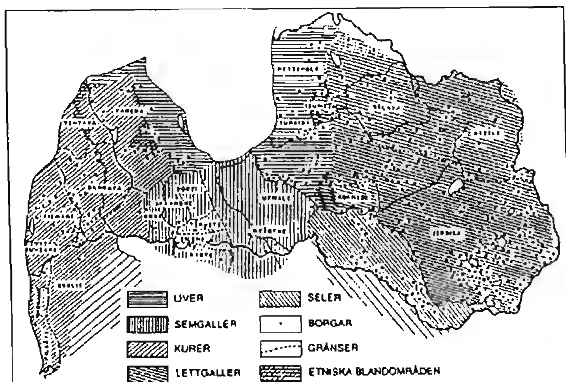

Ruin på Daugavas strand vid Jekabpils. Omlastningsmagasin? Foto Rune Edberg

I historisk tid har också tvåmastade skepp förekommit på Daugavas segelbara delar.

För lokala förflyttningar och fiske användes på Daugava omkring 1900 enligt Bielenstein dels plankekor, dels utspända stockbåtar (äspingar). Den senare typen förekom i storlekar upp till 28 fot och kunde bära så många som 30 personer. Ett slags äspingar som sågats itu och breddats med plankor användes också för lättare transporter. För dessa farkoster gällde dock att lasten alltid måste lyftas ur och bäras längs stranden innan man vågade gå ut med båtarna i de farliga forsarna.

På grund av Daugavas årliga, kraftiga översvämningar har de bär- och dragstigar förbi forsarna, som kommit att skapats, i princip spolats bort varje år och spår av denna verksamhet uppges inte kunna återfinnas annat än i undantagsfall. Vid stranden vid Jekabpilsforsarna besåg jag emellertid i oktober 2000 ruinerna av en stenbyggnad, som pekades ut som ett förvarings- och omlastningsmagasin. Det hade dock då ingen känd datering.

Ingen marinarkeologi har bedrivits längs Daugava, inte heller i samband med sentida exploateringsundersökningar. Också forskning som koncentrerar sig på farkoster och sjöfart på Daugava under förhistorisk tid och medeltid saknas i princip. De första historiska källorna om handel och krigståg på Daugava daterar sig till 1100-talets andra hälft. Från 1200- och 1300-talskällor finns en del detaljer om flodtrafiken där det går att utläsa att de viktigaste ryska handelsprodukterna under tidig medeltid



Den etniska situationen i Lettland under yngre järnålder. Efter Vasks 1999

var vax och pälsverk, medan salt varit en viktig produkt i motsatt riktning.[13]

Storskalig timmer- spannmåls- och spånadsväxtexport inleddes först i nyare tid. Det medeltida båtarna var därför knappast några motsvarigheter till 1800-talets Daugavastrussar utan av betydligt mindre dimensioner. Sådana farkoster kunde det, speciellt i tider av god tillgång på lågavlönad eller tvångsutskriven arbetskraft, löna sig att släpa tillbaka uppför floden om det gick att få lämplig (relativt lätt, men lönande) returlast.[14]

Men resor och transporter skedde inte bara med båt. Stigar och vägar, som följer floden, har i alla tider använts både vid ritt, vid färd i släde och senare också i vagn. Så även om själva floden inte varit idealisk vare sig för långresor eller för transporter har floddalen ändå kunnat fungera som färd- och transportled i bägge riktningarna. Kombinationer av färdsätt bör ha varit vanliga. De tyska medeltidsköpmännen använde det övergripande begreppet "Dünafahrt" eller "Dünahandel" för trafiken mellan Smolensk, Vitebsk, Polotsk och Riga för handelsresor antingen de ägde rum på floden eller till lands på barmark eller snö.[15]

Arkeologiska undersökningar har visat att dalgången har varit bebodd och brukad sedan stenåldern. Att den under årtusenden varit en av de viktigaste handels- och transportvägarna i Östeuropa, som påståtts, är inget orimligt antagande, även om vi inte kan säga något konkret om hur trafiken på och längs floden sett ut eller vilken omfattning den haft i förhistorisk tid.[16]

Som ovanstående ytliga översikt av de historiska förhållandena visar kan skillnaderna och variationerna i utnyttjandet av floden över tiden ha varit mycket stora. Att vara försiktig med analogier och projektioner mot förhistorien kan vara klokt.

Skandinaver, kurer och liver

Lettland som en beteckning för det geografiska territorium som republiken i dag omfattar kom inte i allmänt bruk förrän i modern tid. Beteckningar för etniska grupper och områden i Lettland som liver/Livland, kurer/Kurland, semgaller/Semgallen, lettgaller/Lettgallen och andra är äldre, och förekommer äldst i svenska runinskrifter (1000-tal) och ryska krönikor (1100-tal). Huvudkällan till kunskap om de etniska grupperingarna ("stammarna") är Henrikskrönikan (tidigt 1200-tal).[17]

Under järnålder och tidig medeltid avses med Kurland det västra kustområdet och med Livland kustområdena norr om Riga. Semgallen ligger sydväst om Riga och Lettgallen är de östra delarna av nuvarande Lettland. I norr, i nuvarande Estland, bodde ester och virer som – liksom för övrigt liverna – hade finsktugriskt språk och materiell kultur. Och längre uppför Daugava bodde krivitjer, som traditionellt ansetts som slaver (det lettiska ordet för ryssar är just "krivitjer"). I söder fanns litauer. De lettiska och litauiska områdena var bland de sista hedniska i Europa, och red länge spärr mot både mot öst- och västkyrkan.

Etniska frågor spelar för övrigt en oerhört stor roll i lettisk arkeologi, vilket kan förklaras med landets nationella självständighet och postsovjetiska återuppståndelse.

Ett sådant synsätt kontrasterar kraftigt mot det förhärskande västerländska forskningsparadigmet. Denna "etniska fixering" har föranlett en del raljerande kommentarer från svenskt håll.[18, 19]

Hos Rimbert, Snorre och Saxo samt i andra tidigmedeltida texter finns en hel del uppgifter om skandinaviska aktiviteter under vendel- och vikingatid i Baltikum. Rimbert berättar exempelvis att den svenske kung Olof gjorde ett krigståg mot kurernas land, där han bland annat plundrade en stad som kallas Seeburg. Detta var omkring 850 och Rimbert skriver att kurerna tidigare stått under svensk överhöghet, gjort uppror och frigjort sig. Senare hade de också lyckats försvara sig mot ett danskt angrepp.

Det finns också några något nyare uppgifter av liknande slag. I Ingvar den vittfarnes saga som utspelar sig på 1030-talet förekommer svenska härjningar i Kurland. Och i Gutasagans utvandringssägen talas det om hur den befolkning som fördrivits från ön först försökte bosätta sig på Dagö men "där kunde de inte uppehålla sig utan foro uppför en flod som heter Dyna, och upp genom Ryssland. Så långt foro de att de kommo till Grekland..." På ett annat ställe i samma källa heter det att "den tiden gick vägen österut genom Ryssland och Grekland till Jerusalem...."[20]

Det finns också uppgifter om lettisk verksamhet i Skandinavien under järnåldern. Enligt Saxo deltog till exempel både kurer och liver i det så kallade Bråvallaslaget, som brukar förläggas till 700-talets mitt.

På basis av detta slags källor konstruerade vissa äldre forskare ett skandinaviskt Östersjövälde på 600- och 700-talen regerat av legendariska kungar med namn som Yngvar Eysteinsson, Ivar Vidfamne och Harald Hildetand. Man sökte därefter arkeologiska belägg och tyckte sig också finna sådana.

En modernare uppfattning bland arkeologer är att även om litterära uppgifter av detta slag i princip måste betraktas som ohistoriska kan de också ses som svaga ekon av verkliga forntida händelser eller som lämningar av annars bortglömda berättelser och därigenom ändå förtjäna en viss men klart begränsad roll i en sammantagen, vetenskaplig tolkning.

Vad lockade då skandinaver till Lettland? De vendeltida kontakterna får sannolikt ses som handelsföretag och plundringsräder i begränsad skala. Försök till skattläggning omtalas och sådan kan mycket väl ha ägt rum, även om resultaten blev bräckliga och kortvariga.[21]

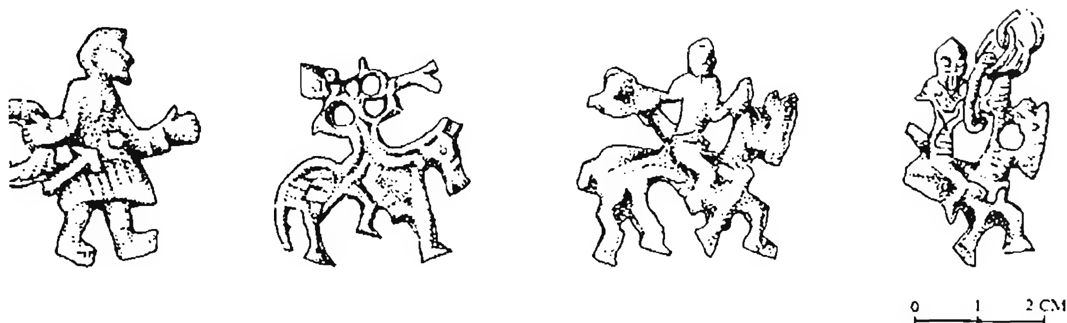
Det islamska silvret, som uppträdde i Ryssland omkring 800, förvandlade sedan bilden helt. Östbaltikums och Rysslands floder blev leder som förde mot marknadsplatser där pälsverk och andra skogsprodukter samt slavar kunde bytas mot kalifatets silver. Därmed inleddes en 200-årig epok, då inte bara de skandinaviska samhällena omvandlades i grunden utan då också en ny stormakt skapades på grundval av denna rikedom: det fornryska riket, Rus. I den senare processen deltog skandinaviska hövdingar och äventyrare aktivt.

Daugava i arkeologin

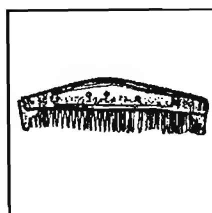
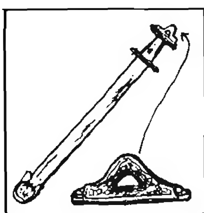
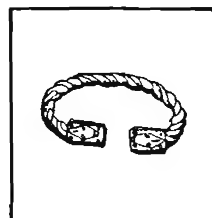
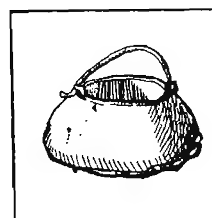
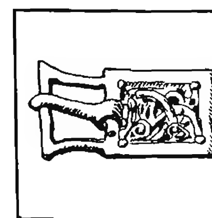
Ett litet antal svenska runstenstexter från 1000-talet berättar om förbindelser med Lettland. Det finns två säkra omnämnanden av Livland: S39, rest efter Bergvid som "drunknade i Livland" och U698 efter Åsger "som föll ute i Livland". S198, den så kallade Mervallastenen, talar om en färd till "Semgallen" som ägde rum "i dyrbar knarr om Domesnäs" och nämner därmed två baltiska ortnamn eftersom Domesnäs är Livlands yttersta udde.

Orden "dyrbar knarr" har för övrigt orsakat meningsmotsättningar bland forskare eftersom vissa som fäst sig vid att knarr i västnordiska källor ofta motsvarar lastfartyg velat se Mervallastenen som rest efter en köpman. Jämförelser har dock visat att knarr i många sammanhang syftar på krigsskepp och det har också påpekats att beteckningar på skepp är notoriskt flytande (!) i tid och rum och att man nog inte kan dra alltför stora växlar på inskriftens allittererande ordval.[22] Därmed inte alls sagt att Östersjöhandel inte förekom men begreppet ger merkantilistiska associationer vilket lätt ger upphov till anakronistiska tolkningar.

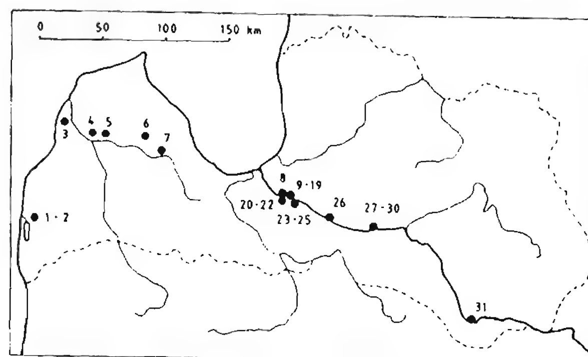
Vid sidan av de runinskrifter som alltså får betecknas som säkra finns åtskilliga med om-



Människo- och ryttarfigurer från Daugmale och Laukskola vid nedre Daugava. Figuren längst till vänster är funnen i ett 1000-talslager. Är det Tors hammare och Odens ring han är utrustad med? Efter Radins 1998

Fynd från Grobingravfälten.
Skandinaviska?
Efter Petrenko & Urtans.



Ovala spännbucklor är en skandinavisk ledartefakt och ett 40-tal sådana är kända från Lettland. Kartan visar fyndplatser.
Efter Jansson 1992

diskuterad tolkning. En numera försvunnen sten (S121), namnger enligt en forskare (S. Bugge) till och med Daugava, för han läser inskriptionen som ristad efter en man som omkommit "i Dyna osi" dvs i Daugavas mynning. Denna tolkning underkänner emellertid Wessén i sin kommentar i Södermanlands Runinskrifter helt. Flera ytterligare inskrifter som av mindre källkritiskt inställda forskare setts som belägg för svenska färder till lettiska områden finns.[23]

Under 1920- och 1930-talen arbetade svenska arkeologer med Birger Nerman i spetsen i Lettland och undersökte bland annat flera gravfält i den kurländska kustbygden vid Grobin, nära Ventspils. Nerman ansåg sig kunna konstatera att det där under sen vendeltid/tidig vikingatid existerat en svensk/gotländsk bosättning eller handelskoloni, av allt att döma identisk med det Seeburg som Rimbert beskrivit och alltså en bekräftelse på de skriftliga uppgifterna. Senare har mycket omfattande, nya gravundersökningar gjorts i Grobin. Bland uppmärksammade fynd som framkommit kan nämnas en bildsten av gotländsk typ. Men Nermans material och analys har samtidigt också fått utstå en kritisk granskning som betydligt kommit att nyansera hans slutsatser. Att det existerat starka skandinaviska kulturkontakter och influenser i Grobin framhålls fortfarande men däremot har någon permanent bosättning eller kolonisation hittills inte kunna bekräftas.[24]

De lettiska fornborgarna är ett kapitel för sig. Över 300 är kända. De definieras som befästa boplatser äldre än korstågstiden, och är en fornlämningstyp som är spridd över hela landet med koncentration i de bästa jordbruksbygderna. De äldsta dateringarna är från bronsålder och många av anläggningarna har platskontinuitet in på 1200-talet. Fornborgarna ligger oftast på kullar, vid floder eller sjöar. Längs Daugava (den lettiska delen) finns ett 40-tal sådana anläggningar.

Fornborgarna var ofta bebodda. Runt bygdehövdingens hus och själva borgen, gjord av stenförstärkta jordvallar, växte förborgar upp,



Daugmale fornborg ligger nu vid ett kraftverksmagasin. Foto RE

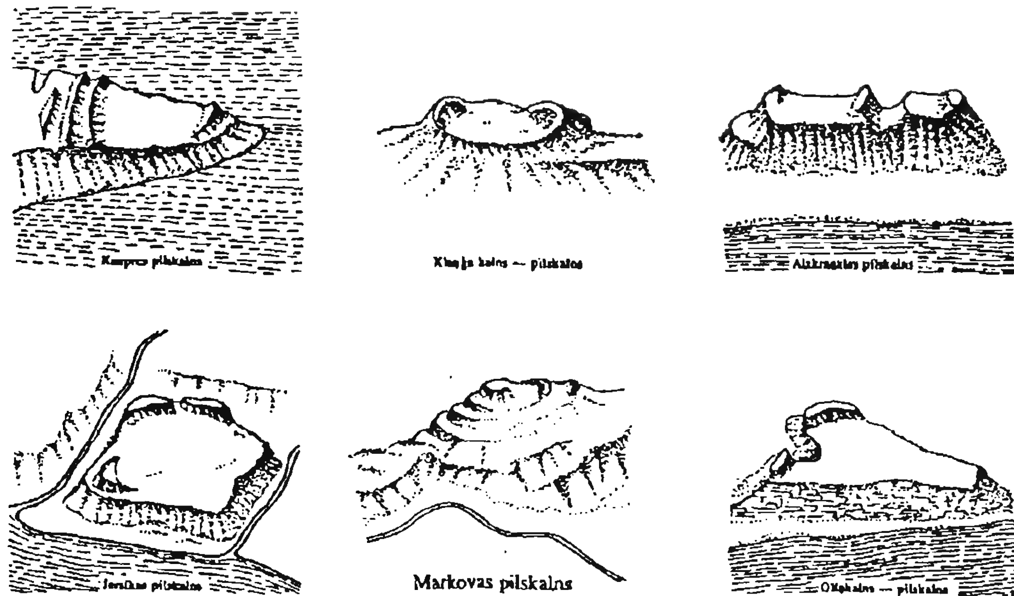
där hirdmän, hantverkare och annat tjänstefolk med familjer bodde. På vissa håll började handel att blomstra.[25]

Daugmale, ca 30 km från Daugavas mynning, är den största fornborgen vid nedre Daugava. Den ligger på en 25 meter hög kulle och vallarna, som hägnar en 3 800 kvm yta, är än i dag 7 meter höga. Intill ligger ett 2 ha stort boplatsområde och två gravfält. Fyndmaterialet från det vikingatida Daugmale är särskilt rikt med bland annat ett stort antal mynt och balansvågar av islamisk typ. Ur skandinavisk synpunkt är ett fynd av ett runristat stenföremål intressant.

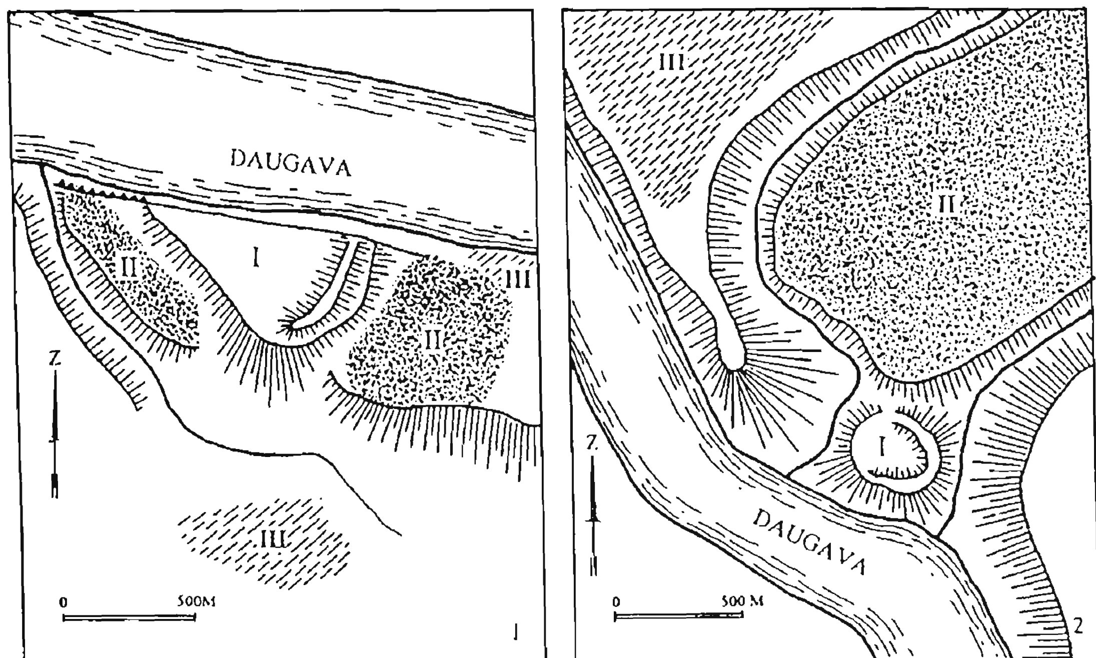
Daugmale betecknas som en kombination av försvarsanläggning, boplats och hamn och har tolkats som en av de viktigaste handelsplatserna runt Östersjön under vikingatid, en plats varifrån fjärrtrafiken längs leden kan ha reglerats och spärrats.[26]

Men förbindelserna gick inte bara västerut. En lång rad föremålstyper som påträffats vid undersökningar i fornborgar eller i gravar längs i Daugavadalen ses som vittnesbörd om reguljära handelsförbindelser österut, med Dnjeprdalen (Kievområdet).

Sådana exempel är sländtrissor av skär, volhynisk skiffer; hängen med rurikidsymboler; vapen; kultföremål i form av kors av ortodox typ, uppståndelseägg, enkolpier osv; samt bysantinska mynt.[27]



Exempel på fornborgar som de framträder i dag i landskapet.
Efter Urtans 1993a



Exempel på hur fornborgar lokaliserats omedelbart intill Daugava. T v Daugmale, t h Jersika. I = Fornborg II = stad ("förborg") III = gravfält.
Efter Radins 1998

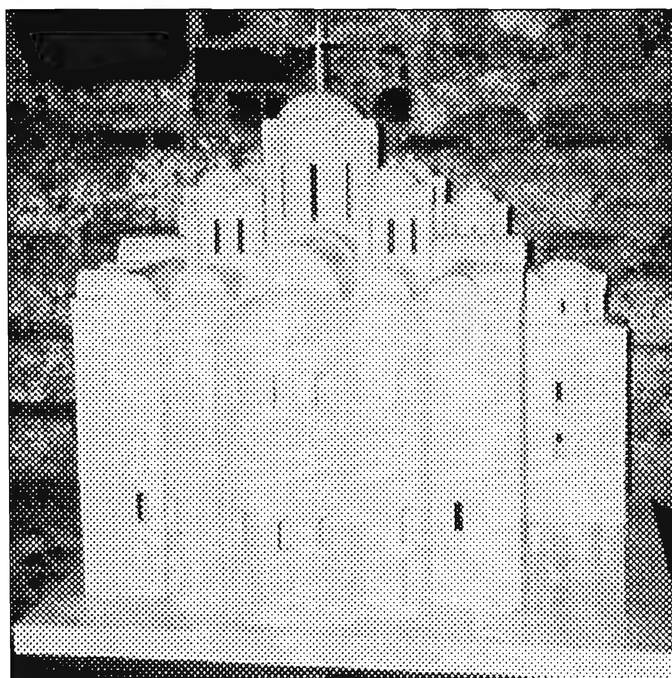
Palteskia – furst Rogvolods borg

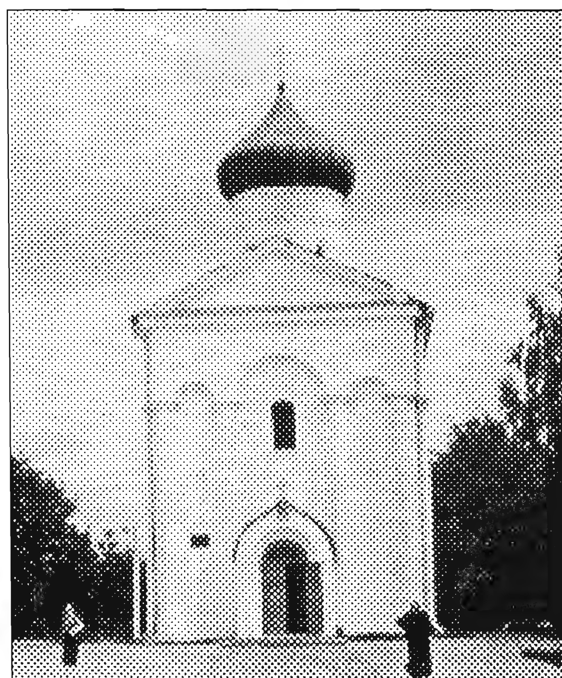
Ca 470 km från Daugavas mynning i Östersjön ligger Polotsk, i dag en avkrok i norra Vitryssland, för tusen år sedan säte för furstar med skandinaviska anor. I Nestorskrönikan nämns Polotsk under år 862, det år då Rurik och hans folk ska ha kallats in från Skandinavien för att regera Rus-stammarna, i samma svep som Izborsk, Beloozero och Rostov. Det framgår att Rurik utnämnt lojala män till hövdingar på dessa platser.

År 1972 påträffades en silverskatt på 20 kg, bland annat innehållande 7 650 islamska mynt, i en by i närheten av Polotsk. Det är den i särklass största skatten av detta slag som påträffats i regionen men långt ifrån den enda. I Nestorskrönikan nämns också Polotsk i samband med det handelsfördrag som Kievfursten år 907 slöt med kejsaren i Konstantinopel. Polotsk lyder vid denna tid under Kiev, enligt denna källa.

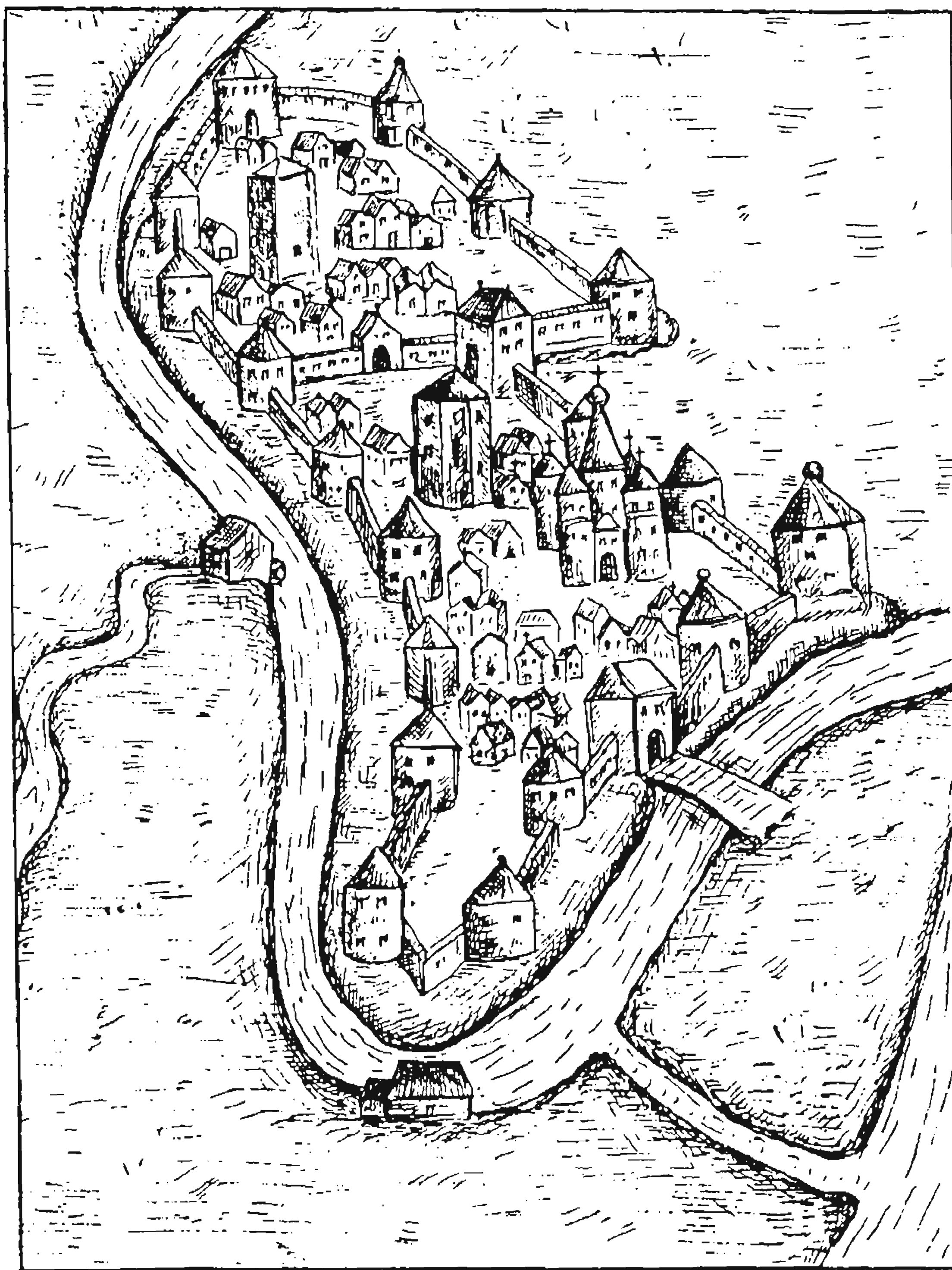
Men det är ytterligare något senare, omkring 980, som de dramatiska händelser utspelas som givit Polotsk dess berömmelse i den ryska historien. Rusriket var vid denna tid i hög grad en stadsstat, styrd av sinsemellan besläktade furstar, som åberopade härkomst från den legendariske stamfadern Rurik. Men i perifera orter satt furstar, som kunde härstamma från helt andra hövdingafamiljer, bland dessa fanns också skandinaver. Så var fallet i Polotsk, som styrdes av en viss Rogvolod som enligt krönikan kommit från andra sidan havet, dvs högst sannolikt från Sverige. Rogvolod hade en 12-årig dotter, Rogned. Dessa namn motsvarar de skandinaviska – aristokratiska – namnen Ragnvald och Ragnhed.[28]

I Nestorskrönikan – men också utförligare i en annan krönikekälla, den s k Laurentiushandskriften – berättas om det brödrakrig som 980 utkämpades mellan Vladimir, furste i Novgorod och Jaropolk, som satt i Kiev. Vladimir marscherade med en här mot Jaropolk och gjorde en avstickare till Polotsk för att vinna över Rogvolod på sin sida i kampen. För att visa att han menade allvar skickade han sin farbror att fria till Rogned för hans räkning. Men

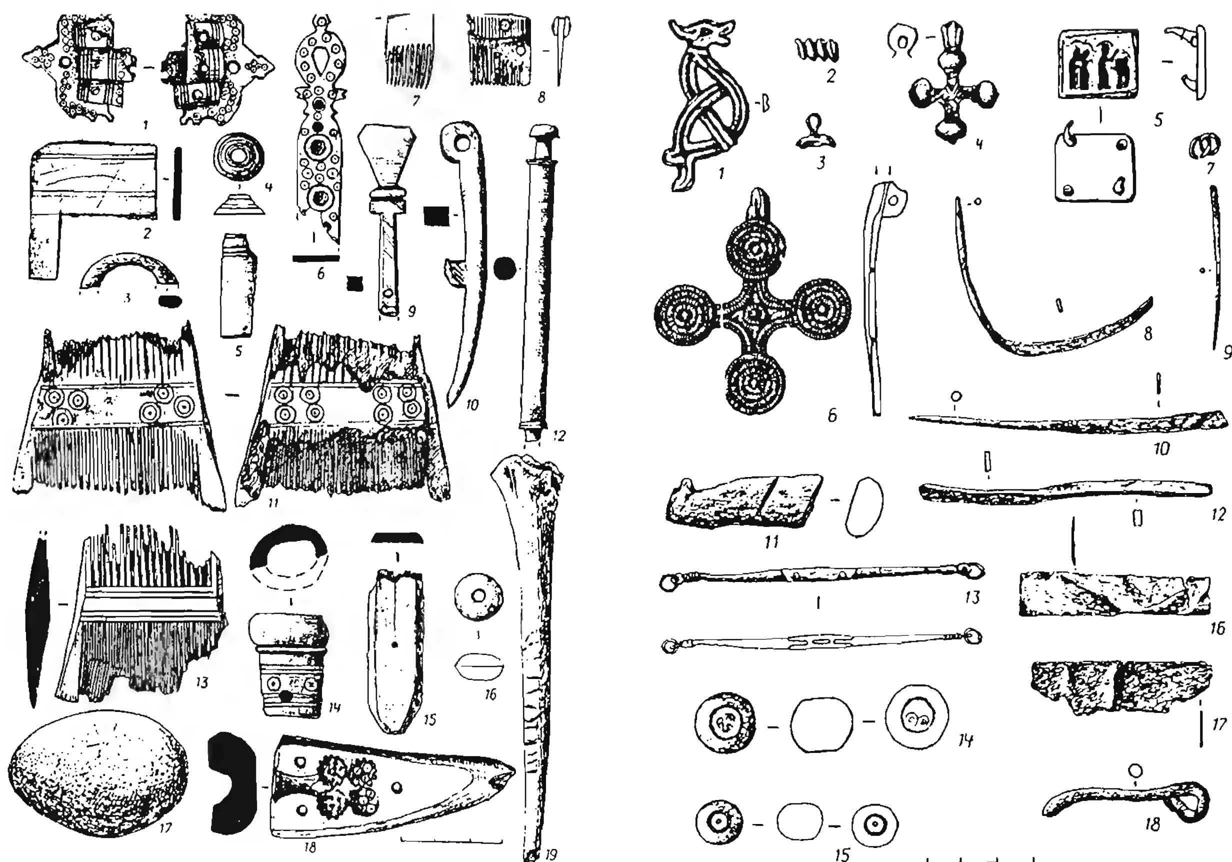




T. v.: modell av Sofiakatedralen i Polotsk med rekonstruerat ursprungligt utseende (1000-tal). T. h. Frälsarkyrkan i Polotsk, 1100-tal. Foto Rune Edberg



Polotsk efter en de äldsta kartorna, 1579, upprättad av polackerna efter erövringen av staden. Efter Tarasau 2001



De tidiga kulturlagren i Polotsk är rika på fynd. T. v. förmål av ben och horn, t. h. silver- och bronsföremål. Efter Tarasau 2001

flickan gav Vladimir korgen och förolämpade honom till på köpet grovt och kallade honom för "trälunge" eftersom han inte var avlad inom äktenskapet. Rogned sade att hon mycket hellre ville gifta sig med Jaropolk, som redan förut uppvaktat henne.

Men Vladimir, som hade bråttom och kort stubin, fann sig inte i detta. Farbrodern–giljomannen fick order att bränna Polotsk och föra bort befolkningen som slavar. Vladimir dök därefter själv upp, våldtog Rogned i Rogvolods åsyn, slog ihjäl både honom och Rogneds två bröder och enleverade dottern. Därefter marscherade Vladimir vidare mot Kiev med sin här, som han förstärkt med varjager – skandinaviska legokrigare – besegrade Jaropolk och tog över makten.

Rogned tycktes foga sig i sitt öde men ruvade i många år tyst på hämnd för makens illdåd. Men en gång när Vladimir somnat med huvudet i hennes knä tog hon fram en kniv och skulle till att stöta den i halsen på honom, då han vaknade och hann värja sig. Just som att Vladimir därefter i sin tur tänkte hugga huvudet av Rogned dök parets sjuårige son Izjaslav upp med svärd i hand för att försvara sin mor. Uppträdet slutade i att Vladimir besinnade sig och lät Rogned behålla livet. Men han stoppade in henne i ett kloster och gifte om sig med en kejsardotter från Konstantinopel.[29]

Furstarna i Polotsk lyckades därefter under 1000-talet och en bit in på 1100-talet upprätthålla en autonomi i förhållande till Kiev. Detta har förklarats som en följd av Rogneds stolta trots men kanske var orsaken snarare Polotsks

perifera läge, tillgången till Daugavaleden, närheten de livisk-kuriska områdena och därmed indirekt till Östersjön. Krig pågick också oavbrutet. Ett eko av dessa strider, där skandinaviska hövdingar och legosoldater deltog, finns i den isländska Emunds saga, en fascinerande berättelse som utspelar sig på 1020-talet (sagan är bevarad i en 1300-talshandskrift).[30]

Det skriftliga källmaterialet om det äldsta Polotsk är dessvärre tunt eftersom de krönikor som kan ha förts i stadens kloster inte bevarats. Men några enastående byggnader finns kvar som talar sitt tydliga språk om platsens svunna storhet. Främsta exponent för glanstiden är Sofiakatedralen från 1000-talet som numera går att besöka, nyrestaurerad och ståtlig, om än starkt förändrad efter seklers bränder och ombyggnader. Den ligger inom det gamla borgområdet och är, tillsammans med Sofiakatedralen i Novgorod, Rysslands äldsta kyrka. Båda är uppförda som mindre upplagor av Sofiakatedralen i Kiev (som i sin tur byggdes med Heliga Sofia i Konstantinopel som förebild). Ett annat polotskt byggnadsminne är den välbevarade Frälsarkyrkan från 1125, också den nyrestaurerad till andlös skönhet.

I isländska tidigmedeltida källor finns Polotsk omnämnt som Palteskia eller Palteskiuborg. Saxo, som har olika fantastiska uppgifter om dansk järnåldersaktivitet i Baltikum, berättar också om hur en dansk hövding med list en gång erövrar Polotsk ("Paltisca").[31, 32]

Några säkra arkeologiska belägg för skandinaviskt inflytande eller bosättning har inte påträffats vid undersökningarna i stadens upp till fem meter tjocka kulturlager.[33] Omfattningen av och karaktären på de vikingatida kulturkontakterna är således en öppen fråga.

Experimentella färder

För 100 år sedan, 1901, gjorde en grupp ryska kadetter – med anledning av Rigas 700-årsjubileum – en upptäcksfärd i en slup längs Daugava från Polotsk till Riga. Färden dokumenterades i en bok, som enligt uppgift innehåller en lång rad intressanta iakttagelser.[34]

Mer eller mindre inspirerade av föreställningar om österledsvikingar har i modern tid olika slags västerlänningar i olika slags farkoster försökt sig på att färdas uppför Daugava och över vattendelaren mellan Östersjöns och Svarta havets avrinningsområden och fortsatt söderut på Dnjepr. Här några exempel.

Den franske upptäcktsresanden Michel Peissel gjorde en sommar på 1980-talet (1989?) en rodd från Riga med en 7,5 m lång snipa försedd med sex åror och råsegel. Tyvärr har jag inga uppgifter om båtens konstruktion, vikt eller egenskaper i övrigt. Han hade en lokalt rekryterad besättning bestående av vältränade idrottstyper. Expeditionen lyckades på 20 dygn ta sig så långt uppströms som till Besjenkovitji i Vitryssland, 550 km från Riga, vilket innebär 27 km om dygnet. Detta kraftprov möjliggjordes genom tio timmars rodd varje dag. Sedan *bar* deltagarna båten i 90 km till de nådde Dnjepr. Dnjeps delta nåddes sedan efter totalt 52 dygns färd (inklusive 7 vilodagar). Enligt Pleissels beräkning hade man tillryggalagt 2008 km vilket skulle innebära ett genomsnitt på 38 km om dygnet.

Den av Pleissel publicerade rapport som jag haft tillgång till är mycket ofullständig. Av de beledsagande bilderna framgår det dock att expeditionen förfogade över en välutrustad Volvokombi med båttrailer, som användes vid passagen av kraftverksdammarna och förbi "dödszonen" runt Tjernobyl. Det framgår också indirekt att expeditionen var sponsrad av Volvo och den svenska versionen av reseberättelsen publicerades också i Volvos kundtidning.[35] Frågan om expeditionen bokstavligen bar båten mellan Daugava och Dnjepr eller om trailern kom till användning får stå obesvarad. Men icke desto mindre visar denna expedition, som i och för sig får ses som en ren sportprestation utan några vetenskapliga ambitioner, att det med en motiverad och vältränad besättning och en förhållandevis lätt båt går att tillryggalägga avsevärda etapper under en följd av dagar.

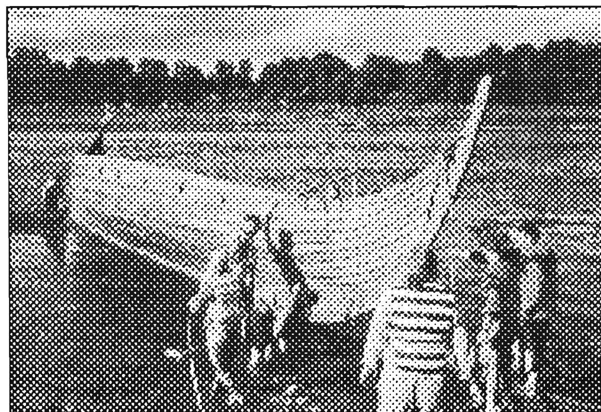
Den norska Havørnexpeditionen 1992 var ett försök att med en 2/3-kopia av Gokstad-

skeppet (16 meter lång) färdas från Östersjön till Svarta havet.

Båten transporterades först på lastbil förbli kraftverksdammarna och sjösattes i Plavinasdammen i Aizkraule. Besättningen, med varierad sammansättning, totalt omkring 15 personer, rodde och drog sedan skeppet uppför Daugava så långt den orkade. Att komma förbi de grunda forsarna vid Jekabpils, en 300 meter lång sträcka med åtta knops ström, tog tre dagars "fruktansvärt slit". Men vid Kraslava var det helt enkelt omöjligt att komma längre och man tvingades att ge upp. Bara uppgiften att med hjälp av timmerslanor och taljor få båten ur floden, upp på stranden, gav besättningen fullt jobb en hel dag. Man förstår att det var jobbigt eftersom båten var stor och tung – en överslagsberäkning ger vid handen att den bör ha vägt ca 4 ton. En sådan pjäs rullas inte utan vidare fram på timmerstockar genom landskapet, som Frans G Bengtsson tänkte sig. Expeditionen hyrde istället en traktor och en kranbil för landtransporten, ca 50 mil, till en isättningsplats i den breda och djupa Dnjepr, vid Mogiljov. Därifrån kunde expeditionen sedan fortsätta mot Kiev.[36]

Tyvärr har ingen sammanfattande dokumentation av Havørnexpeditionen publicerats vilket gör det omöjligt att beräkna genomsnittliga restider och göra andra bedömningar. Viktigaste erfarenhet måste ändå helt enkelt sägas vara att skepp av Havørns typ är olämpliga på en grund och hårt strömmande flod som Daugava. Möjligen skulle det ha gått att passera strömpartierna genom att rekrytera ett stort antal lokala "pråmdragare", men så skedde inte.

Mindre fysiskt krävande var expeditionen Unternehmen Wiking. Med en fyra meters gummibåt försedd med en 40 hk utbordare gav sig i april 1994 ett gäng tyskar, sex man inklusive filmteam och förare av följebil, iväg för att fara från Riga till Odessa. Av flera möjliga passager över vattendelaren mellan Daugava och Dnjepr tog tyskarna de beryktade Berezinaträsken, för övrigt samma väg som Frans G Bengtsson lät Röde Orm passera på sin jakt efter bulgarguldet. Expeditionen utnyttjade kanalsystemet, som anlagts vid 1800-talets början med slussar i trä, men som nu var svårt förfallet. Vattendjupet i kanalerna var ofta under 60 cm och igenväxningen svår. Bäverdammar fanns det också. Expeditionen har all möda i världen att ta sig fram och fick där det var extra grunt släpa sin gummibåt efter sig med handkraft.



Havørn, ett norskt 16 meter långt "vikingaskepp", hade stora problem med strömmarna på Daugava. Foto: Håkan Altrock

Tyskarna var vana sjömän och kunde därför, trots klockartro på att vikingarna hade smått övernaturlig styrka och färdigheter, inte undgå att ställa relevanta frågor. Kunde verkligen vikingarna ("i sina långskepp") ta sig uppför Daugava, en flod med en strömhastighet som på våren är 6 knop eller mer och på sommaren 2 knop eller mer? Och även om vikingarna, som många skrivit, var skickliga på att föra skepp på rullar över land, hur bar de sig åt i träsken och morasen, där jämn och fast mark saknas? Och hur hittade de i labyrinterna av meandrande åar där man inte vet åt vilket väderstreck kosan bär? Så resonerade denna expedition som i hög grad litade till medförda high-tech-prylar för navigeringen.[37] Unternehmen Wiking var ett film- och upptäckarprojekt med diffusa historiska idéer i bakgrunden. Erfarenheterna, föredömligt klart redovisade i en bok, har ändå stort värde.

En axel i maktens landskap

Att kontrollen över trafiken längs Daugavas dalgång var av stor betydelse för det förhistoriska samhällets elit får ses som en självklarhet. Makten över floden i egenskap av fiskeresurs var säkert också mycket viktig.

Fornborgarnas lokalisering längs Daugava har intresserat många forskare. Det har dels föreslagits att de placerats på så stort avstånd från varandra som det som förhistoriens flodresenärer kunde tillryggalägga per dag. Dels att de anlagts vid platserna för de besvärligaste forsarna, för att kunna kontrollera trafiken där.[38] Men med tanke på att fornborgarna i princip var befästa hövdingagårdar har säkert också många andra politiskt-sociala faktorer haft betydelse för lokaliseringen. Anläggningstypen återfinns ju heller inte endast vid floderna.

En analys av fornborgarna och fyndmaterialet i dem visar enligt lettiska forskare att Daugavaleden under 900-, 1000- och 1100-talet behärskades av den lokala eliten. De skandinaviska försöken att ta över leden misslyckades och de lokala makthavarnas grepp bröts först genom 1200-talets tyska korståg.[39] Riddarhärarna utnyttjade floddalen för sina marscher och transporter och byggde ut successivt ett nät av stödjepunkter, ibland till och med på platsen för äldre fornborgar.

Fejder mellan Polotskfursten och lettiska stamhövdingar nämns i ryska 1100-talskrönikor, och när omkring 1200 tyska intressen kom in i bilden kolliderade dessa omedelbart med Polotsks. Från Henrikskrönikan finns polotskska krigståg djupt in i Lettland belagda från tiden omkring år 1200, så anföll t ex Polotskfursten Vladimir 1203 det svagt försvarade liviska fästet Uexküll (Ikskile) endast ca 30 km uppströms från Rigabukten. Ikskilehövdingen tvingades köpa sig fri med en stor lösesumma. 1206 ryckte Vladimir åter fram mot Ikskile, med en stor flotta (*"Dunam navigo descendit in fortitudine magna"* skriver Henrik). Men nu hade tyska armborstskyttar kommit till förstärkning och fursten, som bara hade vanliga bågskyttar till sitt förfogande, blev tillbakaslagen. Vid 1200-talets början satt Polotskfurstens fogdar på befästa platser längs Daugava, som Koknese och Jersika, dit den inhemska lettgalliska befolkningen tvingades betala skatt.[40]

I källorna förekommer för övrigt rader av Polotskfälttåg djupt in i Lettland, ibland når de nästan ända ner till Rigabukten. Däremot är det glesare med uppgifter om härtåg åt andra hållet. Ett enda liviskt angrepp mot själva Polotsk är känt.[41] Förklaringen att det är ogynnsammare att gå till anfall uppströms än motsatsen ligger nära till hands. Daugavas forsar kan sägas ha skyddat Polotsk, vilket inte utesluter många andra faktorer.

Om således floddalen blev scen för blodig och långvarig maktkamp mellan tyskar och ryssar så ville båda parter samtidigt hålla handelsleden öppen, vilket krävde överenskommelser.

År 1212 inbjöd Polotskfursten biskop Albert av Riga till fredskonferens i Jersika. Albert reste dit i spetsen för en till tänderna beväpnad delegation (man fruktade nämligen att litauer – ryssars och tyskars gemensamma arvfiende – skulle angripa från bakhåll). Resultatet av förhandlingarna blev en avtal om att köpmän och handelsresande garanterades fri passage längs flodleden. Likaså upphävdes strandrätten – lokalbefolkningens rätt att ta till vara ilandflutet gods. Sådant skulle lämnas tillbaka till de skeppsbrutna.[42]

Handeln med upplandet lades snart också över i utländska händer, vilket bevarande dokument vittnar om. Så här stadgar till exempel ett Smolenskfördrag från 1229:

"Biskopen i Riga, alla Guds riddares herre, och alla jordägare, beviljar alla latinska och ryska (köpmän) fri passage längs Dvina från källan till mynningen, både i vattnet och på land. Och om någon, ryss eller latinare, Gud förbjude, skulle förlora sin båt eller farkost så får den inte tas i beslag varken i vattnet eller på land."

Samma fördrag stadgar om att köpmän som kommer till bärstället (vid övre Daugava) mot fastställd tull ska förses med vagnar och trans-

portarbetare för att föra sitt gods till Smolensk.[43]

Man kan notera att fördraget uttryckligen reglerar trafik inte endast på utan också längs floden.[44]

Handeln lockade också till sig rövare, och många uppgifter visar att detta var ett stort problem, också för de allra mäktigaste. Furst Vladimir av Polotsk skickade 1206 gåvor till biskop Albert i Riga, saker som aldrig kom fram utan rövades bort på vägen. Det förekom att Rigaköpmännen helt avlyste Daugavahandeln i flera år på grund av alla röverier. Så skedde till exempel 1279.[45]

I denna text har Daugava behandlats enbart i egenskap av materiell förbindelselänk, potentiell eller reell. Dalgången, med själva floden och de vägar och stigar som följer den, har setts som en axel eller led genom och i ett av ständig maktkamp präglat landskap. Daugavaledens rent generella betydelse som bärare inte bara av varor och resenärer utan också av idéer och nymodigheter bör också betonas. Men detta perspektiv är givetvis ändå ensidigt. Floden har under olika epoker samtidigt också utgjort raka motsatsen till förbindelselänk, den har varit en gräns, politisk, administrativ, naturgeografisk, ekonomisk, mental osv. Också sakrala och kognitiva aspekter på floden skulle med kunna läggas, något som dock faller utanför ramen för denna framställning.

Om Rogvolod – låt oss utgå från att han existerat – kom "från andra sidan havet", som det heter i Nestorskrönikan, kan han mycket väl ha kommit uppför Daugava. Fast vi bör nog knappast föreställa oss att han kom seglande till Polotsk i några präktiga drakskepp med rutade segel. Sådana i sammanhanget helt opraktiska farkoster hade knappast kunnat ta sig uppför första forsen. De hade i så fall fått släpas, vilket gått långsamt, varit riskabelt för skeppen och dumdristigt rent militärt. Här handlade ju inte om att passera några ödemarker utan om bebyggda trakter, behärskade av lokala hövdingar i befästa borgar, säkert lika väl övade i krigskonsten som Rogvolods folk.

Jag tänker mig istället att Rogvolod, mycket väl förberedd, lämnade sina skepp nedanför första forsen hos allierade lokala stormän. Sedan köpte han hästar, kompletterade utrustningen och red inåt land omgiven av sin hird. Säkert hade han också rekryterat lokala förstärkningstrupper. Hans allierade hjälpte nog också till med logistiken på lämpligaste sätt beroende på årstid och andra faktorer, varför inte också med flodtransport av Rogvolods tross på ändamålsenliga, flatbottnade flodbåtar.[46]

Noter

1 Porotskin & Zarbailov 1975, en handbok över flodtrafiken i Sovjet, är min huvudkälla till detta avsnitts uppgifter om Daugavas naturgeografi och sentida trafikförhållanden.

2 Heinrich von Lettland s. 18–19.

3 Bielenstein 1918:635ff ("Excurs über die Dünastromschnellen") innehåller uppgifter om alla Daugavas forsar inom Lettlands gränser. B. redogör också för hur man fiskade lax vid den fem fot höga Rummeltröskeln.

4 Caune 1992

5 Porotskin & Zarbailov 1975:166ff

6 Urtans 1993b

7 Radins 1998, 2000

8 Radins 1998

9 Porotskin & Zarbailov 1975:166ff

10 Eller så här: "En av Lettlands vackraste trakter är, eller rättare – var – floden Daugavas dalgång mellan Koknese och Plavinas. Denna trakt har dessutom stor betydelse i det lettiska folkets folklore, mytologi och litteratur. Utan att ta hänsyn till folkets känslor beslöt centralkommittén med Pelse (Arvid Pelsje, rysk/lettisk kommunistisk partipamp, min anm) att bygga ett kraftverk just på denna plats." A. Balodis 1990:35.

11 Porotskin & Zarbailov 1975

12 Bielenstein 1918:602ff är min huvudkälla till de historisk/etnologiska uppgifterna om båtar och flottar i detta avsnitt.

13 v. Schroeder 1917 redovisar Daugavahandelns utveckling på basis av tyska medeltidsdokument.

14 "Dem Wasserweg auf der Düna trat der Landweg ergänzend zur Seite. War der Fluß im Winter der Schiffahrt verschlossen, so bedienten sie die Kaufleute zum Transport ihrer Wahren der Schlitten. Im Sommer belebten die Strusen (Flöße) und die Lodjen (flache Böte), welche die Kaufleute mieteten, den Strom. Ging die Fahrt aufwärts, so wurden die Fahrzeuge von Menschen oder Pferden gezogen, wo-

raus man schließen kann, daß sie kleiner und leichter als die heute gebräuchlichen gebaut waren." v. Schroeder 1917:31.

15 Fem tyska köpmän med över 40 slädar, lastade med salt och textilier, startade i februari 1448 i karavan från Polotsk mot Smolensk. v. Schroeder 1917:141 och passim.

16 jfr Radins 1998, 2000

17 Heinrich von Lettland

18 Andersson m fl 1996 och andra uppsatser i samma volym utgör exempel på detta förhållningssätt

19 För en modern genomlysning av lettisk arkeologi, se Vasks 1999

20 Rimbert; Gutasagan; Snorres Heimskringla; Saxo; Noonan 1997 m. ref.; Sne 1997

21 jfr Jansson 2000

22 Den äldre diskussionen finns sammanfattad i Södermanlands Runinskrifter; jfr Jansson 1949, 1963:42ff

23 Så hos Ohlmarks 1981:149ff

24 Petrenko & Urtans 1995; Jansson 1992, 2000

25 Balodis 1942; Urtans 1993a

26 Caune 1992; Jansson 1992; Radins & Zemitis 1992; Vasks 1997; Radins 1998, 2000

27 Mugurevics 1998

28 En yngre namne var den västgötahövding Ragnvald, som 1019 sattes att styra över Staraja Ladoga, som Ingegerd Olofsdotter fått som morgongåva vid sitt giftermål med furst Jaroslav i Novgorod – Jaroslav var för övrigt Rognedas son; jfr också runblocket vid Ed, Sollentuna (U112), rest av en Ragnvald som varit "krigarskarans hövding" i Grekland (Östrom).

29 PVL [sv]; PVL [da] med kommentar s. 267

30 Larsson 1993:141ff

31 Melnikova 1996

32 Saxo, bok I

33 Tarasau 2001

34 Jag syftar på A. Poltorackij: Starim varjazkim putem. S:t Petersburg 1903. Jag har inte haft möjlighet att ta del av detta arbete.

35 Pleissel 1990

36 Engøy 1992; Altrock 1993

37 Müller 1995

38 Urtans 1993a; Radins 1998, 2000

39 Radins 1998, 2000

40 Heinrich von Lettland s. 58ff

41 Christiansen 1998:169

42 Heinrich von Lettland s. 151

43 Kerner 1946:154; "latinare" betecknar västkristna oavsett nationalitet

44 Radins 1998

45 v. Schroeder 1917:53 ff

46 jfr Larsson 1993:48; Radins 1998

Referenser

Altrock, H. 1993. *Med vikingaskepp till Ukraina.* En reseberättelse. (opubl manus)

Andersson, D. m fl. 1997. Lettisk järnålder: intryck, tankar och reflektioner på en främmande arkeologi. *Arkeologi över gränser. Möten mellan lettisk och svensk arkeologi* (red. O.W. Jensen, H. Karlsson & A. Vijups). s. 33–50. Göteborg.

Balodis, A. 1990. *Lettland och det lettiska folkets historia.* Stockholms

Balodis, F. 1942. Die Burgberge Lettlands. *Studi Baltici*, vol. VIII. s. 46–91. Rom.

Bielenstein, A. 1918. *Die Holzbauten und Holzgeräte der Letten. Ein Beitrag zur Etnographie, Culturgeschicte und Archaeologie der Völker Russlands im Westgebiet.* Zweiter Teil. Petrograd.

Caune, A. 1992. Die Ziedlungszentren des 10.–12. Jahrhunderts im Gebiet des Daugava-Unterlaufs unde ihre Beziehungen zu skandinavschen Ländern. *Die Kontakte zwischen Ostbaltikum und Skandinavien im frühen Mittelalter* (Hrsg. A. Loit & al). s. 41–48. Stockholm.

Christiansen, E. 1997. *The Northern Crusades.* New Edition. London.

Engøy, T. (1992). Havørn i Austerveg. *Havørn i Austerveg* (red. P. E. Midbøe). Odaterad informationsstencil.

Gutasagan, övers. av E. Wessén med kommentar av T. Lindkvist. *Gutar och vikingar* (red. I. Jansson). s. 470–480. Stockholm 1983.

Heinrich von Lettland. *Livländische Chronik.* Neu übersetzt von Albert Bauer. Darmstadt 1959.

Jansson, I. 1992. Scandinavian Oval Brooches found in Latvia. *Die Kontakte zwischen Ostbaltikum und Skandinavien im frühen Mittelalter* (Hrsg. A. Loit & al). s. 61–89. Stockholm.

Jansson, I. 2000. Forna färder över Östersjön – vikingars och andras. *Ymer.* s. 9–23. Stockholm.

Jansson, Sven B. F. 1949. De foro dristigt... runstenarna berättar om vikingarnas färder. *STF:s årsskift* 1949. s. 101–129. Stockholm.

Jansson, Sven B. F. 1963. *Runinskrifter i Sverige.* Uppsala.

Kerner, R J. 1946. *The Urge to the Sea. The Course of Russian History.* Berkeley and Los Angeles.

Larsson, M. G. 1993. *Rusernas rike. Nordborna och Rysslands födelse.* Stockholm.

LKV = *Latviesu konversacijas vardnica* (Lettiskt konversationslexikon). Riga 1928–1929.

Melnikova, E. 1996. The Viking Oecumene. *The Eastern World of the Vikings.* s. 9–18, Göteborg.

Mugurevics, E. S. 1998. Znatsenie dnepro–daugavskogo puti na territorii latvii (Vattenvägen Dnjepr–Daugava och dess betydelse på Lettlands territorium). *Istorija rusi–ukrajni* s. 189–193. Kiev.

Müller, B. 1995. *Unternehmen Wiking. Von der Ostsee durch Weißrußlands Sümpfe zum Schwarzen Meer.* Frankfurt/Berlin.

Noonan, T.S. 1998. Why the Vikings First Came to Russia. *The Islamic World, Russia and the Vikings, 750–900. The Numismatic Evidence.* Aldershot. s. 321–348.

Ohlmarks, Å. 1981. *Vikingatågen och runstenarna.* Stockholm.

Peissel, M. 1990. Den första färden i vikingarnas spår. *Ratten* 2/90. s. 6–11. Göteborg.

Petrenko, V. & Urtans, J. 1995. *The Archaeological Monuments of Grobina.* Stockholm/Riga.

Porotskin, E.M. & Zarbailov A. J. 1975. *Viutreinie vodnye puti SSSR* (Handbok över vattenvägar i Sovjetunionen). Moskva.

(Rimbert) *Boken om Ansgar.* Rimbert: Ansgars liv. Övers. av E. Odelman med kommentarer av A. Ekenberg, C. F. Hallencreutz, S. Helander, A. Härdelin och E. Odelman. Stockholm 1995.

PVL [da] = (Povest Vremennych Let) *Nestors krønike. Beretningen om de Svundne År.* Oversat og kommenteret af Gunnar O. Svane. Århus 1986. 2 oplag. (Dansk översättning)

PVL [sv] = (Povest Vremennych Let) *Nestorskrönikan.* Översatt av Gabriella Oxenstierna. Stockholm/Stehag 1998. (Svensk översättning)

Radins, A. 1998. Some notes on the Daugava Way. The end of 12th–beginning of 13th century. *Cultural Clash or Compromise?* Acta Visbyensia XI. s. 178–191. Visby.

Radins, A. 2000. Daugavas cels un Daugmale (English Summary: The Daugava Way and Daugmale). *Cauri Gadsimtiem.* s. 101–121. Riga.

Radins, A. & Zemitis, G. 1992. Die Verbindungen zwischen Daugmale und Skandinavien. *Die Kontakte zwischen Ostbaltikum und Skandinavien im frühen Mittelalter* (Hrsg. A. Loit & al). s. 135–142. Stockholm.

Saxo = Saxo Grammaticus. *The History of the Danes.* Ed. H. Ellis Davidson. Transl. P. Fisher. Book I–IX. Cambridge

v. Schroeder, H. G. 1917. Der Handel auf der Düna im Mittelalter. München/Leipzig.

Sne, A. 1997. Social Structures of Livonian Society in the Late Iron Age (10th Cent – early 13 Cent). *Arkeologi över gränser. Möten mellan lettisk och svensk arkeologi* (red. O.W. Jensen, H. Karlsson & A. Vijups). s. 183–207. Göteborg.

Snorres Heimskringla = Snorre Sturluson. *Nordiska kungasagor* I–III. Övers. av Karl G. Johansson. Stockholm 1991–1993.

Sveriges Runinskrifter (red. Brate–Wessén). Upplands Runinskrifter (UR), Södermanlands Runinskrifter (SR).

Tarasau, S. V. 2001. *Polatsk IX–XVII stst. Gistoryja i tapagrafija* (Polotsk från 800-tal till 1600-tal. Historia och topografi). Minsk.

Urtans, J. 1993a. *Daugavas pilskalni* (summary: The Hillforts of the Daugava). Riga.

Urtans, J. 1993b. About a Destroyed Stone with Signs on the Daugava River. *Journal of Baltic Studies,* Vol. XXIV, No. 4. s. 382–388. Hackettstown, NJ.

Vasks, A. 1999. Lavian Archaeology: Research and Conclusions. *Inside Latvian Archaeology* (red. O.W. Jensen, H. Karlsson & A. Vijups). s. 3–88. Göteborg/Riga.

The Daugava 2001 Expedition

– its Background and Purpose. A short Summary

(Paper delivered at the international seminar *Cross-Cultural Interaction of the Peoples in the Western Dvina-Daugava River Basin: History and Prospects*. Polotsk State University, Novopolotsk, Belarus. June 21, 2001)

Archaeological remains and a number of written sources bear witness to Scandinavian raiding, looting, tribute-taking and settlement in the lands east of the Baltic during the 8th, 9th, 10th and 11th centuries.

The inscription on the Runic stone of Mervalla (Ytterselö parish, Södermanland province, Sweden), erected by the housewife Sigrid after her dead husband Sven, is famous:

"He often sailed
to Semgallen
in dear-prized ship
round Domesnäs"

Two place-names are of interest in this text. Domesnäs is the northern cape pointing to the Gulf of Riga, today's Kolkarags. Semgallen is the province of Zemgale, south of the river Daugava.

Several recent large-scale excavations in Latvia have shed some new light on these questions. But because of the great complexity of the problems, the actual extension and character of the Scandinavian trans-Baltic relations are far from clear.

Furthermore, the river Daugava/Zapadnaya Dvina seems to have been a very important gateway to the Rus principalities of Polotsk and Smolensk, which attracted Scandinavian adventurers and warriors.

The Rus chronicles relate many incidents involving princes and princesses of Scandinavian decent, incuding Vladimir's famous abduction of Rogvolod's daughter Rogned in Polotsk.

To a certain, and of course traditionally very disputed, degree Viking Age Scandinavians also participated in the formation of the Rus nation. Scandinavians also maintained cultural and trade links with eastern powers like Byzantium, Khazaria, Volga Bulgaria and the Caliphate.

These conditions are reflected in many written sources and in a vast archaeological material. The successful interpretation of this is – generally speaking – still a formidable challenge for scholars.

In my opinion, a great deal of the older research has been tainted by the implicit presupposition of a Scandinavian political and cultural supremacy. In consequence, the reciprocity of the relationship has not been given much attention. This is unfortunate.

Also, many notions relevant in the Western Scandinavian sphere have been implemented without much discussion, e.g. the "Viking" concept. The Scandinavian penetration east of the Baltic has thus often been treated as analogous to the Viking expansion in the North Sea, carried out with ships on open seas and rivers.

However, very little is actually known about these eastern journeys and which means of communication and transport were used. My research hopes to clarify this.

The project,"Eastward Voyages in Facts and Legends", initially based at the Sigtuna Museum, is now undertaken within a Baltic Sea maritime research project at Södertörns högskola (University College), Huddinge.

The research can briefly be described as following three approaches, aiming at presenting a comprehensive picture of the communications network used by Scandinavian travellers.

• A first approach is an analysis of the experiments, including this year's Daugava Expedition.

• A second approach is a critical review of earlier research, including its ideological aspects and contexts.

• A third approach focuses on ship archaeology, ethnology and pre-modern age travel analogies in the lands east of the Baltic.

Let me elaborate a little on the first approach, of which this summer's expedition is an example. The Daugava 2001 Expedition consists of an approx. 700 kilometres long river journey from Surazh in Belarus to Riga in Latvia. From Riga, the ship will then be sailed to Finland and further on Sweden.

It is the third of the project's experimental river journeys. The first two were called "The Holmgård Expedition", named after the Old Swedish name for Novgorod, Holmgård.

All three journeys have been carried out with the same vessel, the reconstructed Viking Age ship "Aifur" which is 9 metres long, 2,2 metres wide, its hull weighing approx. 800 kg. It carries a single mast with a 19 sq. m sail. It combines features from different archaeological and ideographic Viking Age boats from the Baltic region. It is owned by a private association and manned by about nine men.

The crew-members are always volunteers, representing many professions and walks of life, united by their interest in Viking Age ships and travelling.

The expeditions are low-budget projects which means, among other things, that all crew-members take part on their holidays and at their own expense.

In 1994 the ship made a voyage from Sigtuna on the lake Mälar in Sweden to Novgorod and in 1996 continued from Novgorod to the Dnepr estuary. The aim of the 1994 and 1996 expeditions was to follow the "The Road from the Varangians to the Greeks" mentioned in the Russian Primary Chronicle.

During the 1994 and 1996 voyages, a combined distance of 2,950 kilometres was coveredby authentic means: rowing, sailing, towing and manual overland portaging. On average 26 kilometres were covered per day.

A straightforward but important result from the Holmgård Expedition was the conclusion that river travelling is a very varied affair, much depending on the different nature of rivers. Travelling on fast rivers with erratic water levels in hilly areas is totally different

from travelling on slow, sleepy rivers across plains.

The experiments have shown that the "The Road from the Varangians to the Greeks" never was navigable for ships. That is mainly because of the many rapids and shallows along the river Lovat. Archaeological and historical sources support this conclusion.

In addition, it seems that long portages (Russian: "volokh") between the river systems have not, or only in exceptional cases, been crossed with big ships as often previously construed. Rather, it was the cargo that was portaged, and different ships were often used on the two sides of the portage.

The general concept of rivers as "water roads" must perhaps be modified. The rivers, with their valleys, should in my opinion rather be regarded as routes, channelling long-distance traffic. Ships and boats were very important means of transportation, but not the only one. Land travel, on foot, horseback and in sledge, also followed the river. Ice-travelling was practised in winter-time. Combinations of the different means of travels and transportation were probably very common.

Rivers with steep reaches, like the Daugava, have always been difficult to navigate with big ships in the upstream direction. Modern experiments confirm this, for example, the Norwegian expedition with the ship Havørn in 1992 which started in Aizkraukle had a very tough time on the river and had give up its efforts near Kraslava. However, historical sources testify that the Daugava has had an enormous importance as a communications freeway and bulk cargo-carrier downstream.

The Daugava 2001 Expedition is the first effort within the framwork of the research project to test a downstream voyage on a river of this nature. Hopefully it will play an important role in supplementing the conclusions from the Holmgård Expedition.

To summarize, the Daugava 2001 Expedition's aim is to collect first-hand practical knowledge of conditions for river travellers. It is both an example of archaeology by experiment and a goodwill voyage, highlighting the common cultural heritage of the peoples of the Baltic region.

Literature on this subject by the author:

Edberg, R. 1994. Expedition Holmgård. Vikingabåten Aifurs färd från Sigtuna till Novgorod. Ett arkeologiskt äventyr. Sigtuna museers skriftserie 5. Sigtuna.

– 1995. Låt det gunga om båtarkeologin. Några erfarenheter från Expedition Holmgård. Fornvännen 90. Stockholm.

– 1996. Vikingar mot strömmen. Några synpunkter på möjliga och omöjliga skepp vid färder i hemmavattnen och i österled. Fornvännen 91. Stockholm.

– 1998. En vikingafärd genom Ryssland och Ukraina. Ett arkeologiskt äventyr. Sigtuna museers skriftserie 8. Sigtuna.

– 1998. From Sigtuna to the Black Sea. An Experimental Voyage. Vikingi i slavjanje (eds. A. Hedman & A. N. Kirpichnikov). S:t Petersburg.

– 1999. Med Aifur till Aifur. Slutrapport från en experimentell vikingafärd. Fornvännen 94. Stockholm.

– 1999. From the Varangians to the Greeks. The Experimental Voyage with the "Aifur" in 1994–1996. The Marine Archaeology of the Baltic Sea. Conditions in the present, possibilities and problems in the future (ed. M. Lindström). Huddinge.

– 1999. Askeladden i österviking – saga och verklighet på de ryska floderna. Aktuell Arkeologi VII (eds. P. Nordström & M. Svedin). Stockholm.

– 2001. Ibn Fadlan, förmodar jag? Några frågor om skandinavers resor i österled under vikingatiden. Nya marinarkeologiska perspektiv (eds. R. Edberg & J. Rönnby). Stockholm.

Expedition Daugava 2001

Kort om genomförandet och några slutsatser

Mål och metod

Expedition Daugava 2001 genomfördes av Vikingabåtsföreningen Aifur som är en privat, svensk förening. De tio medlemmarna äger gemensamt båten Aifur, en 9 meters öppen, råriggad snipa, klinkbyggd i furu efter vikingatida förebilder. Båten sjösattes 1992 och användes vid Expedition Holmgård 1994 och 1996, en färd från Sigtuna via Novgorod och ryska floder till Svarta havet.[1]

Föreningen och båten har också färdats på irländska kanaler och inre vatten (1998) samt deltagit i Leif Erikssonjubileet i Kanada 2000 (vid dessa tillfällen fraktades Aifur till respektive utgångspunkter, någon atlantsegling var det inte frågan om).

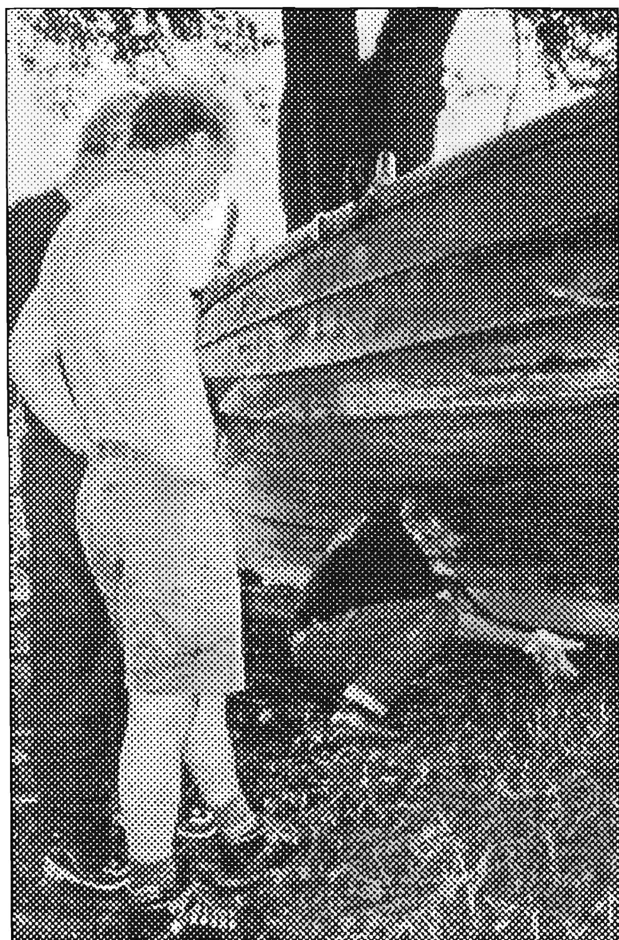
Aifur byggdes med syfte att användas vid färder "i vikingarnas kölvatten" och en vetenskaplig anknytning har hela tiden funnits. Inför Expedition Holmgård ägde ett visst samarbete rum med svenska och ryska museer och akademiska institutioner. En referensgrupp bestående av fem ledande arkeologiska forskare bildades också. Resultat och slutsatser har publice-



Vadning i ett grunt parti av Daugava strax nedströms Kraslava.
Foto John Kruzenhof

rats både i populärvetenskapliga böcker och i vetenskapliga tidskrifter. Men samtidigt har den arkeologiska sakkunskapen aldrig varit starkt representerad inom föreningen, som dominerats av båtfolk och allmänt historiskt intresserade.

Det vetenskapliga syftet med Expedition Daugava var att följa upp erfarenheterna från Expedition Holmgård, dvs fortsätta att praktiskt prova förutsättningarna för flodfärder och sedan kritiskt analysera gamla föreställningar och teorier om hur skandinaver kan ha färdats "i österled".



Daugavas klippiga botten satte Aifurs skrov på hårda prov. Här skruvas bandjärnet på slitkölen fast före sjösättning i Piedruja, Lettland.

Foto Rune Edberg

Finansiering

Föreningens verksamhet vilar helt på medlemmarna, också ekonomiskt. Icke-medlemmar som deltar som besättningsmän får betala en avgift.

Detta innebär att färder och expeditioner av nödvändighet blir lågbudgetaffärer men gör också verksamheten oberoende av sponsorer och myndigheter och skapar svängrum för initiativ. Men villkorslösa bidrag har föreningen aldrig tackat nej till: vid Expedition Holmgård fick föreningen exempelvis en del pengar från Svenska Institutet. Expedition Daugava bistods på liknande sätt ekonomiskt av Södertörns högskola.

Inför Expedition Daugava knöts kontakter med Lettlands Kulturfond, som sedan stödde expeditionen på en lång rad sätt. Exempelvis stod Kulturfonden för transporten av Aifur från Riga till Surazj och, inom Lettland, med en följebil med förare. På många platser ordnade Kulturfonden logi åt besättningen, bjöd på mat och ordnade förevisning av sevärdheter.

Också i Vitryssland var mottagandet mycket generöst. Vetenskapsakademin tog med anledning av expeditionen initiativ till ett heldagsseminarium på Polotskuniversitetet. Seminariet öppnades av universitetsrektorn (Ernst Babenko) och leddes av prorektorn (Fedor Panteleenko). Historiker, etnologer och språkvetare, däribland flera ämnesföreträdare, deltog med föredrag och inlägg.

Akademin bidrog också bland mycket annat med en engelsktalande medarbetare till besättningen.

Expeditionen fick som motprestation åt "värdarna" i båda länderna ägna sig åt en hel del skålande med lokala makthavare, delta i presskonferenser och liknande.

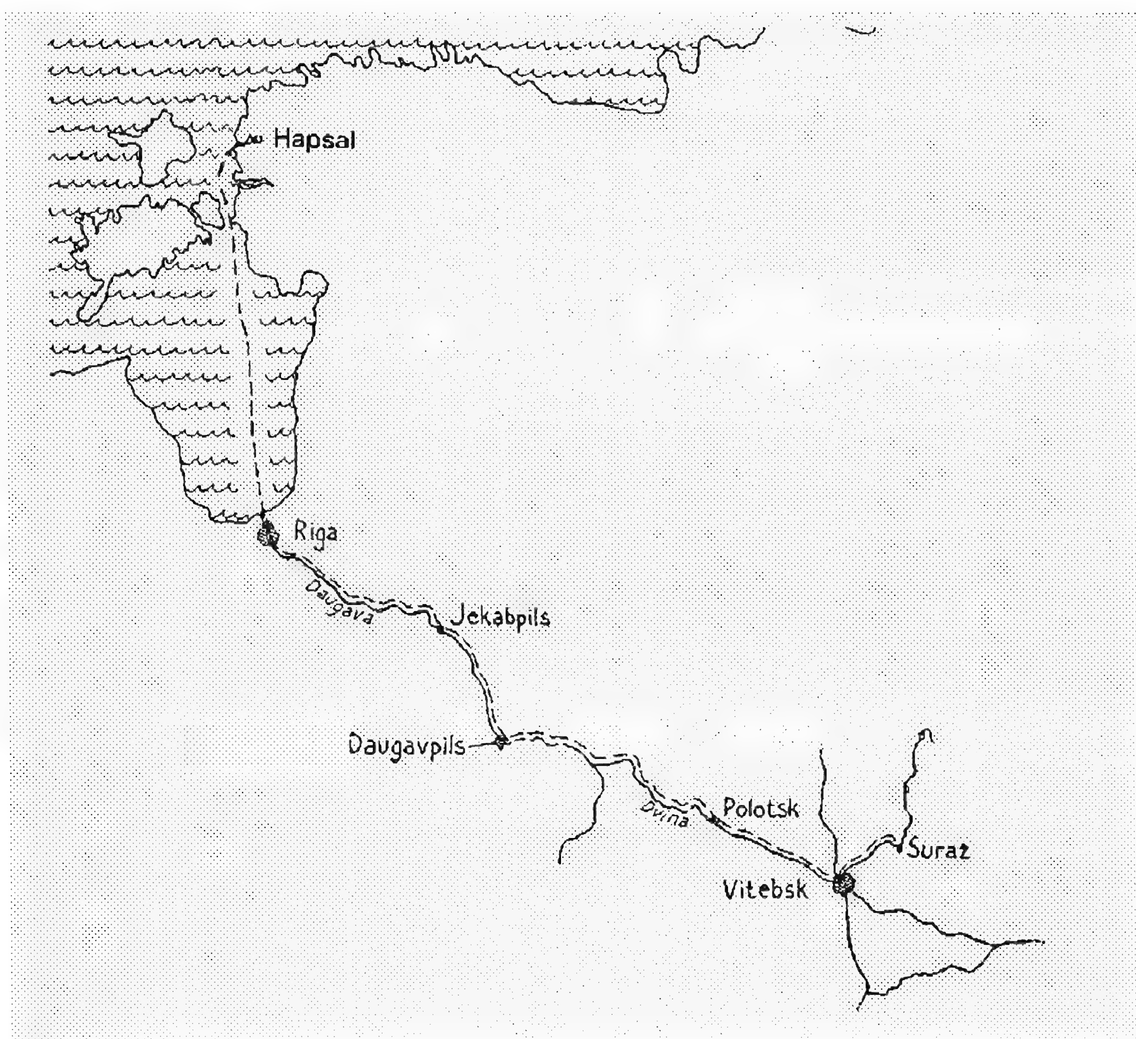
Fyra etapper

Expedition Daugava genomfördes i fyra etapper mellan 12 juni och 23 juli 2001. För varje etapp fanns en av föreningen utsedd etappansvarig och en båtskeppare (för etapp fyra var

etappansvarig och skeppare en och samma person). Vid etappskiftena byttes delar av besättningen. Antalet besättningsmän som samtidigt var på plats varierade under färden mellan sju och nio.

Aifur fraktades först till Riga, där också den första etappens besättning mötte upp. Båten transporterades därefter vidare på lastbil till expeditionens startpunkt, Surazj i Vitryssland. Besättningen åkte efter i buss.

Båten sjösattes på morgonen den 14 juni i Surazj, 681 km från Östersjön. Första dagens färd medförde en del grundkänningar men gick ändå bra. Men andra dagen inträffade en incident, som kom att få negativa konsekvenser för hela expeditionen. Aifur kom in i ett av de forsavsnitt där floden går igenom kalkberggrund och stötte emot en undervattensklippa. Några skador på bordläggningen blev det inte men slitkölen bröt loss och reparation var nödvändig. Båten togs upp ur floden, nära Verchovje, och skadorna lagades med hjälp av folk i land. Men i stället för att fortsätta på floden avbröts färden och Aifur transporterades på ett trak-



Expeditionen startade i Surazj, Vitryssland den 14 juni 2001 och avslutades i Hapsal, Estland, den 23 juli.

torsläp till Novopolotsk och sattes först där, ca 170 km nedströms Verchovje, i floden. Efter några dagars "uppvisningsrodd" fram och tillbaka på floden i närheten av lägerplatsen i Novopolotsk, i samband med skiftet mellan etapp ett och två, lyftes båten åter upp på ett lastbilssläp och fraktades över gränsen till Lettland. Där sjösattes den så småningom i Piedruja.

Det finns givetvis förklaringar till de två besluten, först att avbryta flodfärden i Verchovje och sedan att inte fortsätta från Novopolotsk. Denna fråga ska inte utvecklas här. Det räcker med att konstatera att långa sträckor av floden varken provseglades eller ens rekognoscerades. Det vetenskapliga syftet med expeditionen kom därigenom i praktiken att på ett olyckligt sätt skjutas i bakgrunden.

Efter rekognoscering med hjälp av den lettiska gränspolisen i Piedruja och en av dess motorbåtar fortsatte expeditionen emellertid sedan på floden, som där utgör gräns mellan Lettland och Vitryssland. Efter två korta dagsetapper nåddes Kraslava. I Kraslava skedde byte mellan etapp två och etapp tre. Efter ny rekognoscering, denna gång med hjälp av två fiskare och deras båt, fortsatte flodfärden i ytterligare fyra dagar till Livani. Dagsetapperna blev mellan 18 till 39 km långa. Det hade då blivit den 4 juli, och båten togs åter upp på lastbil eftersom floden närmast efter Livani efter rekognoscering konstaterades vara ofarbar på grund av forsar. Sedan kom inte Aifur i floden igen förrän den 13 juli, och då endast för en 11 kilometers rodd från Dolesön in till Riga.

Den sammanlagt tillryggalagda distansen på floden blev 217 km, dvs ca 32 % av den totalt planerade sträckan. Därav på den vitryska delen av Daugava endast 43 km.

Målsättningen för sista etappens besättning var att segla från Riga till Korpo i Åboskärgården, och därifrån eventuellt också hem till Sverige om vädret var gynnsamt. Seglingen gick över Runö, Ormsö och Dagö.

Vädret var fint och dagsetapperna långa men när det var dags att korsa Finska viken blåste



Aifur tillbringade betydligt mer tid på olika slags släpkärror än i floden.
Foto Alberts Zarans



En deprimerande syn på en ödslig vitrysk landsväg: Aifur på lastbilssläp och besättningen i buss. Foto John Kruzenhof

det upp en hård nordan och Aifur tvingades tillbaka till Hapsal (Haapsalu) i Estland, där expeditionen avslutades. Totalt seglades ca 420 km.

Båten togs om hand av Estlandssvenskarnas museum i Hapsal för att senare seglas hem eller hämtas med bil av föreningen.

Slutsatser

Trots den rumphuggna flodfärden går det utifrån erfarenheterna ändå att dra några slutsatser.

• Den klippiga berggrunden är verkligen så besvärlig för sjöfarande på Daugava som den beskrivs i litteraturen. Aifur lyckades passera flera av klipptrösklarna genom att besättningen vadade i floden och ledde eller tågade båten, men där strömmen var stark var detta mycket riskabelt både för besättning och båt. Grundlig lokalkännedom måste i alla tider ha varit nödvändig vid trafik på dessa flodavsnitt.

• Daugavas grundförhållanden är mycket varierande och även där bottnen inte är klippig finns det ibland sten. Vattenståndet ändrar sig mycket och ofta. Det är också rätt strömt på många håll. Erfarenheten visar att flatbottnade, grundgående båtar är bäst i sådana vatten. Båtar som Aifur är olämpliga och idéer om att skandinaver färdats med vikingaskepp på Daugava bör nog avskrivas.

• Den framgångsrikt genomförda sista etappen visar åter en gång att Aifur med en kompetent besättning är en bra segelbåt. Att inte slutmålet nåddes berodde endast på att besättningens semestrar inte räckte till för att ligga kvar med båten i norra Estland och vänta på gynnsam vind.

1 *En vikingafärd genom Ryssland och Ukraina* (Red. R. Edberg). Sigtuna 1998 och Aifurs hemsida: *www.geocities.com/aifurship/*

Med vikingatida båt till Palteskiuborg

(Manuskript för publicering i Populär Arkeologi 3/2001)

Polotsk i Vitryssland, känt som Palteskia eller Palteskiuborg i fornnordiska källor, fick i somras påhälsning av en svensk expedition med en båt av vikingatida typ.

Det var Aifur-föreningen, som med sin 9-metersbåt tidigare gjort två "vikingafärder" i österled, som bestämt sig för att utforska floden Daugava. Denna flod, också känd under namnen Dúna, Dyna och (Västra) Dvina, rinner upp i Ryssland och mynnar efter ett 100 mil långt lopp i Rigabukten i Östersjön.

Polotsk är i dag en avsides belägen landsortsstad, överskuggad av grannorten Novopolotsk som på 1960-talet anlades som sovjetisk mönsterstad med högteknologisk storindustri, höghusbebyggelse och högskoleutbildning (Polotsks statliga universitet). Men i Polotsk finns ett starkt medvetande om platsens stolta kulturarv, inte minst det kyrkliga och arkitektoniska.

Magnifikt läge

Sofiakatedralen, med ett magnifikt läge på flodbanken, är paradnumret. Den är ursprungligen från 1000-talet och samtida med motsvarigheterna i Kiev och Novgorod. Krig och bränder har härjat byggnaden svårt, och på 1700-talet, under den polska tiden, byggdes den om till katolsk kyrka i barockstil. Nu är den restaurerad i samma stil men den ursprungliga planen liksom bevarade delar av den äldsta byggnaden kan fortfarande beskådas i ett underjordiskt museum.

Utanför katedralen står ett flyttblock i röd granit med en kristen 1100-talsinskription, en av de sju så kallade Borisstenar som är kända från mellersta Daugavadalen. Blocket, ett slags slavisk motsvarighet till de nordiska runstenarna, har ursprungligen legat i flodbädden.

Om nu Sofiakatedralen har förändrats starkt på de nästan tusen år som gått sedan den byggdes, är Frälsarkyrkan från 1100-talet desto mer orörd. Det är en liten arkitektonisk pärla där konservatorer nu arbetar med att rädda kyrkans enastående originalfresker.

Från Ruriks tid

Polotsk är en av de äldsta fornryska städerna. I den berömda Nestorskrönikan nämns platsen under år 862, då det heter att Rurik – den skandinaviske hövding som enligt de legendariska uppgifterna då gjorde sig till furste i Novgorod – utnämner en lojal man till hövding i Polotsk.

Ännu mer skandinaviskt blir det, fortfarande enligt krönikan, år 980 då furst Vladimir friar till den vackra Rogneda, dotter till Polotskfursten Rogvolod. Vladimir hade då värvat varjager (skandinaviska legosoldater) och var på marsch från Novgorod mot Kiev för att jag bort sin bror Jaropolk som försökt ta makten när fadern–storfursten där dött. Giftermålet med Polotskfurstens dotter skulle stärka hans ställning. Men Rogneda vägrade, varpå Vladimir slog ihjäl Rogvolod och Rognedas bröder och enleverade henne.

Rogvolod hade kommit från andra sidan havet, heter det i krönikan, vilket brukar tolkas



Andra etappens besättning ror i lugnt väder på Daugava nära Novopolotsk. Foto Rune Edberg

som att han var från Sverige. Rogvolod anses motsvara Ragnvald, ett vid denna tid känt svenskt hövdinganamn. Rogneda födde i sin tur Vladimir flera barn men försökte sedan enligt krönikan sticka ihjäl maken som hämnd för hans illdåd i Polotsk. Efter mycket dramatik slutade hon sedan sina dagar i kloster.

7 000 islamska mynt

En 900-talsskatt med 7000 islamska mynt, påträffad på 1970-talet på landsbygden nära Polotsk, är ett av många spår av platsens långväga, vikingatida kontakter. På senare år har det också gjorts en hel del utgrävningar i stadens äldsta delar, där kulturlagret är upp till fem meter tjockt. Några typiskt skandinaviska fynd har dock ännu inte gjorts, så hur stort nordbornas inflytande var är i hög grad en öppen fråga.

Ett litet men mycket välordnat historiskt-arkeologiskt museum, inrymt i en före detta luthersk kyrka, ger med hjälp av ett urval fynd en god bild av platsens dramatiska förflutna från stenålder till världskrig.

Aifurs besök i Polotsk blev en höjdpunkt också vetenskapligt, eftersom universitet med anledning av expeditionen ordnade ett heldagsseminarium för att diskutera inte bara "experimentell kommunikationsarkeologi" som expeditionen var ett exempel på, utan också kulturkontakter längs Daugava i ett långtidsperspektiv. Att Vitryssland är en ung nation som söker sin nationella identitet i ett avlägset förflutet blev tydligt på seminariet, som präglades av livliga diskussioner.

Full av forsar

Daugava är en nyckfull flod, med snabba förändringar i vattenflödet och full av forsar. Men den har trots detta använts som transportväg långt in i historisk tid, inte minst för skogsprodukter, spannmål och annat gods inifrån Ryssland för export över Rigas hamn. Längs Dau-

gava har det ända sedan stenåldern också gått stig eller landsväg vilket gjort att leden kunnat användas under alla årstider och i bägge riktningar. En serie befästa platser, fornborgar, har kantat dalen.

Aifurexpeditionen valde att frakta båten till en startpunkt nära den vitryska/ryska gränsen, ca 70 mil från Östersjön, och färdas medströms. Båten sattes i floden den 14 juni.

Redan en av de första dagarna fick Aifur stifta bekantskap med de klipptrösklar under vattnet som i all tiden gjort sjöfart på Daugava till ett riskabelt företag. Kölen slogs sönder och reparationerna tog sin tid. Bland annat av denna orsak kunde expeditionen inte prova att färdas hela flodsträckan som planerat, vilket efter alla många och långa förberedelser var en mycket stor besvikelse. Men trots allt blev slutsatsen att floden, bortsett från partierna med klippig botten, var fullt framkomlig om man först rekognoserade noga och därefter manövrerade försiktigt.

En annan viktig slutsats av närkontakterna med Daugavas klippor och stenar var att en flatbottnad, grundgående båt hade varit mycket lämpligare än en snipa av vikingatida typ som Aifur. De Daugavafarkoster som är kända i historisk tid och av etnologer är också alla helt flatbottnade.

Hemsegling

Aifurexpeditionen möttes både i Vitryssland och Lettland av stort intresse och välvilja. Besättningen bjöds på en rad platser in till mottagningar och festligheter. Detta kulminerade i Riga, en stad som samtidigt passade på att fira 800-årsminnet av grundandet.

I Riga var det den 15 juli äntligen dags att låta årorna vila, hissa seglet och sätta kurs hemåt. Efter flera dagars fin segling med strandhugg bland annat på svenskön Runö och på Ösel slog vädret oturligt nog om och en hård nordan tvingade besättningen att gå tillbaka till Hapsal (Haapsalu) i Estland och avsluta etappen där.